# DIE TSCHECHOSLOVAKISCHE
# EISENBAHNPOLITIK

THÈSE présentée à la FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL, Section des sciences commerciales, pour obtenir le grade de docteur ès sciences commerciales et économiques

par

ZOLTÁN BERGER

Druck von HEITZ & Cie., Strassburg
1928

La FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL, Section des sciences commerciales et économiques, sur le rapport de M. le Prof. SCHEURER, autorise la publication de la présente thèse de M. ZOLTÁN BERGER d'origine hongroise; cette thèse a pour titre:

«LA POLITIQUE FERROVIAIRE DE LA TSCHÉCO-SLOVAQUIE».

La Faculté ne donne ni approbation, ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérées comme propres à l'auteur.

NEUCHÂTEL, le 21 Juin 1928.

LE DOYEN DE LA FACULTÉ DE DROIT
**CLAUDE DU PASQUIER.**

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

## Inhaltsverzeichnis.


Seite

Vorwort . . . . . 11

Einleitung: Das Eisenbahnnetz in den Randstaaten des früheren Oesterreich-Ungarns nördlich der Donau mit besonderer Berücksichtigung der tschechoslovakischen Länder (Böhmen, Mähren, Schlesien, Slovakei und Karpathorussland) . . . . . 15

1. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens seit dem Bestande der tschechoslovakischen Republik (29. Oktober 1918) . . . . . 25
   a) Die ersten gesetzlichen Massnahmen . . . . . 25
   b) Die parlamentarische Tätigkeit auf dem Gebiete des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens . . . 28
   c) Die neuen Projekte . . . . . 37
   d) Das Projekt der eingleisigen Hauptbahn Veseli/nad Morav.-Myjava-Nové-Mesto nad/Vah . . . . . 42
   e) Die Bahn Krupina-Zvolen . . . . . 47
   f) Die Entwicklung des sonstigen tschechoslovakischen Eisenbahnwesens . . . . . 50

2. Die durch die Loslösung bedingten Probleme . . . . . 55
   a) in strategischer Hinsicht . . . . . 55
   b) in weltwirtschaftlicher Hinsicht . . . . . 68
   c) in nationalwirtschaftlicher Hinsicht . . . . . 70
   d) in kultureller Hinsicht . . . . . 72

3. Die tschechoslovakische Tarifpolitik . . . . . 75
   a) Die Grundzüge des österreichisch-ungarischen Tarifwesens, die in der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik Eingang fanden . . . . . 76

Seite

b) Das tschechoslovakische Tarifwesen . . . . . 77
1. Das Anfangsstadium . . . . . 77
2. Die provisorischen Tarifreformen vom 1. Juli 1919 82
3. Weitere Reformbestrebungen und tarifarische Aenderungen . . . . . 83
4. Die neuesten Tarifreformen . . . . . 97

4. Die tschechoslovakische Eisenbahnpolitik und ihr Einfluss auf die Struktur der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels . . . . . 106

5. Ausbaumöglichkeiten der wirtschaftlichen Grundlagen des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens und ihr Einfluss auf die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten . . . . . 114

Tendenzen der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik . . . 118

Anhang I . . . . . 124

Anhang II . . . . . 126

Anhang III . . . . . 129

Anhang IV — Karten . . . . . 143

## Literaturverzeichnis.


Biedermann, E.: Das Eisenbahnwesen. Leipzig 1919.

Bik, Alfred, Dipl. ing.: Die Entwicklung des neuzeitlichen Eisenbahnbaues. 1919.

Birk: Das Eisenbahnnetz und die Tschechoslovakei in Verkehrstechnik Nr. 39, 41, 50, 51.

Bohr, Hans: Leitfaden des österreichisch-ungarischen und internationalen Eisenbahntarifwesens. Wien 1911.

Botsch: Die vertraglichen Grundlagen des tschechoslovakischen Adriaverkehrs, in der: Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 23, S. 642 ff.

Butter, O. und Ruml: Tschechoslovakische Republik. Prag 1921.

Engländer, Oskar, Prof.: Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze. Jena 1924.

— Emil Sax' Verkehrsmittel und die Lehre vom Verkehr, in Schmoller, Jahrbuch Nr. 48, S. 265 ff.

— Theorie des Personenverkehrs, im Archiv für Sozialwissenschaft 1923.

— Staats- oder Privatbahnsystem in Nr. 226 vom 23. September 1927 des Prager Tagblattes.

Faucher, Julius: Der allgemeine Fragebogen der kgl. Untersuchungskommission betreffend das Eisenbahn-Konzessionswesen. Berlin 1873.

Fiala, Stibor: Die tschechoslovakischen Eisenbahnen im Tschechoslovakischen Jahrbuch 1924, S. 107 ff.

Fröhlinger, O.: Grundzüge des Eisenbahnwesens. Leipzig 1893.

Gruntzel, Josef, Prof. Dr.: Verkehrspolitik. Wien 1923.

Havelka: Das neue Gesetz über Lokalbahnen in der Tschechoslovakei im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1922, 1. Heft, S. 117. ff.

Heiderich, Franz, Prof. Dr. und Sieger, F., Prof. Dr.: Karls Andrees Geographie des Welthandels. Wien 1921.

Hennig, Richard, Dr.: Bahnen des Weltverkehrs. Leipzig 1909.

Knies: Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen.

Leskow, R.: Handbuch für Eisenbahnverfrachter. Berlin 1924.

Lotz, W.: Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800—1900.

Madl, Arnost, Dr., Präsident der kommerziellen Abteilung des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums: Vortrag vom 15. IX. 1922.

Madl, Dr.: Ueber das O. Železničnim v Republice Československé. Praha 1923.

Plihal: Die Tarifpolitik der tschechoslovakischan Staatsbahnen: im Tschechoslovakischen Jahrbuch 1924, S. 110 ff.

Rank: Die Eisenbahntarife für den Verkehr mit den neuen Staaten, in Industrie (Wien) Nr. 24, 2 und 3.

Rosenthal, Curt Arnold, Dr.: Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz. 1914.

Sax, Emil, Prof. Dr.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. II. Band: Die Eisenbahnen. Wien 1879.

Securius, Theodor, Dr.: Der Güterverkehr mit der Post, durch Bahn und Schiff. Berlin 1922.

Seifert, Alois: Die Vereinheitlichung der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife. 1917.

Sonnenschein, Sigmund: Die Sicherstellung des Lokalbahnbaues in Oesterreich. Wien 1893.

Schultz, Bruno, Dr.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. Jena 1922.

von Thünen, Johann Heinrich: Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, hrsg. von Dr. H. Waentig. 1921.

Wahle: Das tschechoslovakische Eisenbahnbetriebsreglement, in Berichte aus den neuen Staaten. 1920, Nr. Juli/September.

Weber, Alfred: Ueber den Standort der Industrien.

von Weber, M. M., Freiherr: Privat-, Staats- und Reichseisenbahnen. Wien 1876.

— Wert und Kauf der Eisenbahnen. Wien 1876.

— Schule und Eisenbahnwesen. Leipzig 1885.

Weber, Heinrich C.: Das Markgrafentum Mähren nach seinen land-

wirtschaftlichen Verhältnissen. Denkschrift für die Weltausstellung 1873.

Weidlinger, Rudolf: Leitfaden der Organisation der österreichischen Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Staatseisenbahnverwaltung. Wien 1911.

Weil, Friedrich: Tschechoslovakei. 1924.

Wildbrand, Theodor: Der Eisenbahnverkehr. Berlin 1912.

Worlicek: Die Marktprioritäten der tschechoslovakischen Eisenbahnen, in: Der österreichische Volkswirt: Nrn. 18, 31, 856–857.

---

Aktionär: Nr. 741 vom 8. III. 1868 und 19. III. 1868.

Časopis pro železniční právo a politiku (Zeitschrift für Eisenbahnrecht und Politik). Prag, Jahrgänge I–VI vom Jahre 1922–1927.

Chronique des transports: 4e édition. 20–23. Paris.

Der Eisenbahnfachmann: Berlin, 1. Jahrgang, Heft 23–26 vom 25. X. bis 1. XII. 1925.

Eisenbahnverordnungsblatt vom 21. XII. 1927.

Deutsche Volkszeitung vom 13. III. 1868, Nr. 11. 27. III. Nr. 13, 17. IV. Nr. 16 und 27. IV. Nr. 17.

Deutsche Wirtschaftszeitung: Berlin, 22. Jahrgang, Heft 42 vom 20. X. 25.

Lochners Geschäftszeitung vom 14. III. 1868. Nr. 11/12 vom 21, III. 1868.

Die Lokomotive: 22. Jahrgang, Heft 11, 25. November.

Die Marktprioritäten der tschechoslovakischen Eisenbahnen, in Steuerschitz, Reichenberg, Nr. 8, 9, 327–330.

Narodný Listy: vom 13. III. 1868, Nr. 72, und vom 14. III. 1868. Nr. 73, 1. I. 1928.

Narodný Pokrok: 1868, Nr. 102 und vom 23. IV. 1868, Nr. 124.

Oesterreichischer Geschäftsanzeiger: 1868, 18. III., Nr. 12.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgang 1925, Heft 19–22.

Politik vom 11. III. 1868 Nr. 70, vom 12. III. Nr. 71, vom 13. III. Nr. 72, vom 18. III. Nr. 77, vom 20. III. Nr. 79, vom 27. Nr. 86.

Prager Tagblatt, Nr. 196 vom 19. VIII. und Nr. 207 vom 1. IX. 1927, 20. IV. 1920, Nr. 308 vom 30. XII. 1927.

Pražský Denník vom 4. IV. 1868 Nr. 95.
Reichenberger Zeitung vom 21. III. 1868 Nr. 69, vom 26. III. Nr. 73, vom 2. IV. Nr. 79.
Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 67 vom 9. IV. 1865 und Nr. 141 vom 11. XI. 1866.
Der Spediteur, Wien, vom 10. III. 1868 Nr. 10.
Svoboda: vom 25. III. 1868 Nr. 10.
Tagesbote aus Böhmen, vom 13. III. 1868 Nr. 73, ferner Nr. 75, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 102, 104, 108, 109 und Nr. 114 vom 24. April.
Verkehrstechnik. Berlin, 38. Jahrgang, Hefte 42—50.
Wiener Handelszeitung: vom 14. III. 1868.
Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes. Paris, 1. Jahrgang, Heft 11/12, 1925.
Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern 33-Jahrgang.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, 3. Jahrgang, Heft 4/5.
Zel-Revue, Jahrgang 1923.

---

Aktienlokalbahnen in der Slovakei und in Karpatho-Russland, in Mitteilungen des Statistischen Amtes der tschechoslovakischen Republik, Nrn. 6, 61, 488—490.
Denkschrift zu dem Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie, verfasst im Auftrage des k. k. Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft. Wien 1864.
Denkschrift des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums über die Krupina—Zvolen, 1925.
Die böhmische Nordwestbahn. Separatabdruck aus Nr. 62 und 63 der Bohemia, 1868, Nr. 13 vom 13. III. 1868.
Illustrierter Führer auf den österreichischen Bundesbahnen, 1914.
Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung. 1918—1928.
Schriftstücke, betreffend den Bau der Flügelbahn Klattau-Pilsen im Anschlusse an die Kaiser Franz-Josefs-Bahn. Klattau 1868.
Statistisches Handbuch der tschechoslovakischen Republik. II. Bd. Zusammengestellt vom Statistischen Staatsamte. Prag 1925.

Ueber den Bau der böhmischen Nordwestbahn. Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer in Prag. 1868.

---

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien, 38.—46. Jahrgang.

Archiv des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums.

Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin, Jahrgänge 1918—1927.

Die Bahnen der Tschechoslovakei (1921) im Archiv für Eisenbahnwesen. 1926, 1. 81 ff.

Ein Beitrag zur Beleuchtung der Frage über die Führung der Eisenbahn von Wien über Stockerau-Budweis-Pilsen Karlsbad nach Schwarzenberg-Leipzig. Prag 1862.

Beitrag zur Eisenbahntariffrage in Oesterreich, mit besonderer Berücksichtigung der Vorschläge der Enquête-Kommission. Wien 1868.

Die Eisenbahnen in der tschechoslovakischen Republik im Jahre 1922 im Archiv für Eisenbahnwesen. Jahrgang 1926, Nr. 1, 202 - 24.

Československý železniční tarif nákladní díl I, Oddělini B (Tschechoslovakischer Eisenbahngütertarif Teil I. Abtlg. B. 1921).

Nachträge I—IX von 1921 bis 1924.

Die Reform des Gütertarifwesens der österreichischen Bahnen. Referat an das zweite Comité der I. Gruppe der Eisenbahntarif-Enquête 1882, erstattet von Gottlieb Bondy, Mitglied der Handels- und Gewerbekammer in Prag, 1882.

Ročenka statních a soukromnych drah Československé republiky pro rok 1926. (Jahrbuch der Staats- und Privatbahnen der tschechoslovakischen Republik für das Jahr 1926.)

Tarifanzeiger VI. Jahrgang Septemberheft.

Tarifanzeiger 1927. September.

---

Das Budget des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums in Wirtschaft (Prag), Nrn. 1, 4, 6—7.

Berichte des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums, 1920.

Berichte des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums, 1927.

Durchführungsverordnung vom 21. VII. 1921 Nr. 243 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen.

Eisenbahnministerialerlässe und Geheimerlässe des Präsidiums des Ministerrates.

Kundmachungen des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums vom 15. IX. 1927.

Protokoll des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums vom 15. III. 1920.

Sammlung der Gesetze und Verordnungen von 1919—1927, insbesondere Nr. 67 vom 9. IV., Nr. 124 vom 8. Juni 1923, Nr. 690 vom 22. Dezember 1920.

## Vorwort.

Es wäre verfehlt zu glauben, die tschechoslovakische Eisenbahnpolitik berühre nur Fragen des tschechoslovakischen Wirtschaftswesens, sie stehe in keinerlei Zusammenhang mit dem kontinentalen Verkehrswesen Europas und die tschechoslovakischen Eisenbahnen seien nicht Glieder des grossen weltwirtschaftlichen Gefüges. Eine solche Betrachtungsweise könnte nur einzelne isolierte Probleme, — beispielweise Kausalzusammenhänge zwischen der tschechoslovakischen Grosstadtbildung und der Dichtigkeit der tschechoslovakischen Eisenbahnnetze klären, — aber die Probleme der Bewegung der weltwirtschaftlichen Abhängigkeitsverknüpfung in ihrer historischen Entwicklung bis zur Gegenwart blieben ungelöst.

Das Eisenbahnwesen stellt ein wichtiges Glied in der arbeitsteiligen Weltwirtschaft dar. Bedeutet an sich schon die Arbeitsteilung eine Steigerung der Produktivität, so bedeutet eine ökonomische Ausgestaltung der Arbeitsteilung und deren Ausdehnung auf internationalem Gebiete die Intensivierung und Rationalisierung der Ergiebigkeit der Produktion. Das Eisenbahnwesen dient diesen Zwecken. Es übernimmt die vornehme wirtschaftliche Aufgabe, neue Nützlichkeiten zu schaffen, da es durch seine Einrichtungen Güter, Personen und Nachrichten am ökonomischsten an

jene Stellen befördert, wo sie ihren jeweiligen Zwecken dienlich sein können. Dies gilt sowohl im allgemeinen, als auch im besonderen, demnach auch auf dem Gebiete des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens, das wir in dieser Abhandlung einer eingehenden Untersuchung unterziehen.

Die politischen Umgruppierungen in Europa nach Beendigung des Weltkrieges haben Strukturwandlungen ökonomischer Art im Eisenbahnwesen der tschechoslovakischen Länder zur Folge gehabt. Ist es doch eine der höchsten Aufgaben jedweden Verkehrswesens, sich der gegebenen Entwicklung anzupassen, da durch diese Anpassung ein Gedeihen der eigenen Volkwirtschaft, wie der gesamten Weltwirtschaft mit ihren zahllosen Fäden wechselseitiger Beziehungen erst ermöglicht wird. Die Vervollkommnung der Verkehrswege durch Ausbau der bereits bestehenden Schienenstränge soll notwendige Verkehrserleichterungen schaffen. Internationale Abkommen mit den mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen sollen die Grundlagen für die Beschleunigung des Warenaustausches in Mitteleuropa bilden. Zweckmässiges Zusammenarbeiten mit den Nachbarstaaten erleichtert wesentlich die Durchführung dieser Obliegenheiten.

P r a g als Eingangs- und Ausgangstor, sowie als internationaler Durchgangspunkt des Verkehrs erfordert günstige Eisenbahnverbindungen nach allen Himmelsrichtungen. Bestehende Verbindungen werden verbessert, neue werden geschaffen. Dies gilt sowohl für den Güter- und Nachrichten- wie für den Personenverkehr. Im Fahrplan 1928 ist beispielsweise im Schnellzugsverkehr mit der Schweiz eine Verbesserung durch die Weiterführung der direkten Wagen Prag—Basel nach Genf vorgesehen. Internationale Konferenzen in Hamburg und Triest beraten über die ökonomische Ausgestaltung der Eisenbahnlinien zur Nordsee und zur Adria.

Es ist selbstverständlich, dass nicht bloss die wirtschaftliche Orientierung des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens nach dem Auslande es notwendig macht, die Verkehrslinien nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Ausnutzung bestehender zweckdienlicher Möglichkeiten mit dem Auslande auszubauen, sondern auch die innere Ausgestaltung des Eisenbahnwesens muss mit grösster Sorgfalt zeitgemäss erfolgen, damit die Eisenbahnen allen wirtschaftlichen Anforderungen jederzeit genügen.

Aktuell bleiben die Fragen, ob die Eisenbahnen vom Staate oder von privaten Korporationen verwaltet werden sollen, ob dieses wichtige Verkehrsmitel an ausländische oder inländische Finanzgruppen, soweit die Linien dem Staate gehören, verpachtet werden sollen. Der Verfasser glaubt hierin nicht nur eine Prinzipienfrage allgemeiner Art zu sehen, sondern ein Kernproblem, das je nach der Zweckmässigkeit im konkreten Falle verschieden zu entscheiden und zu lösen sein wird.

Raschere Verbindungen im Inlande wie nach dem Auslande, Erhöhung der Frequenz bis zum vollen Ausnutzungsgrad der Verkehrsmittel ist das weitere Programm, das sich die tschechoslovakische Eisenbahnverwaltung stellen muss, will sie die Eisenbahnen zu jenem Instrument der Volkswirtschaft machen, das zielbewusst zum belebenden Faktor der jungen Republik wird.

Zum Schluss spreche ich den Herren Professoren Dr. Friedrich Scheurer und P.-E. Bonjour für ihre so wertvolle Unterstützung bei dem Abfassen dieser Arbeit meinen herzlichsten Dank aus. Herr Dr. Marius Fallet in Le Locle hatte die Güte, diese Arbeit in formeller Hinsicht durchzusehen. Ich erlaube mir, ihm dafür verbindlichst zu danken.

## Einleitung.

### Das Eisenbahnnetz in den Randstaaten des früheren Oesterreich-Ungarns nördlich der Donau mit besonderer Berücksichtigung der tschechoslovakischen Länder (Böhmen, Mähren, Schlesien, Slovakei und Karpatho-Russland). Geschichtliche Betrachtungen.

Das Charakteristikum der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik liegt in der Art wie in der Oekonomik der Mittel zur Ueberwindung von Raum und Zeit, in der Fortbewegung und Uebertragung von Gütern, Personen und Nachrichten auf tschechoslovakischem Gebiete. Während aber die Entstehung der jungen tschechoslovakischen Republik kaum ein Dezennium umfasst, hat das Eisenbahnwesen auf tschechoslovakischem Gebiete eine mehr als hundertjährige Geschichte; es ist so alt, wie das Eisenbahnwesen auf dem europäischen Kontinente selbst. Schon im Jahre 1825 wurde, als erste Eisenbahn auf dem Festlande, eine Linie von der südböhmischen Industriestadt Budweis nach der oberösterreichischen Haupt- und Donaustadt Linz geführt. Im Jahre 1832 war der Bau vollendet und schon damals gelangte auf dem

Schienenwege böhmisches Holz in die österreichischen Länder und Salz von dort nach Böhmen. Pferde, die dabei als Zugkräfte dienten, wurden erst viele Jahre später durch Dampfkraft ersetzt. Die erste Dampfeisenbahn Oesterreich-Ungarns wurde 1838 von Wien nach Agram und im Jahre 1839 von Wien nach Bochnia, mit einem Abstecher nach Brünn gebaut. Im Jahre 1845 wurde die Eisenbahnlinie von Wien nach Prag gebaut. Nun erst konnte die Ausdehnung des Eisenbahnwesens rasch vorsichgehen, da die Geschwindigkeit des Verkehrs gesteigert und die Verbilligung des interlokalen Transportes ermöglicht war. Eine weitere wirtschaftliche Vorbedingung des Verkehrs wurde durch seine nunmehr möglich gewordene Regelmässigkeit erfüllt.

Die technischen Probleme des zu schaffenden Eisenbahnnetzes und die wirtschaftliche Ausgestaltung des neuen Verkehrsmittels erfüllten das ganze 19. Jahrhundert. Die wirtschaftlich bedeutende Stellung der österreich-ungarischen Monarchie im Herzen Europas erheischte ein besonderes Interesse für die sehr aktuellen Fragen des Eisenbahnbaues. Der Staat ergriff aber anfangs nicht selbst hiezu die Initiative, sondern überliess es den privaten Interessenten, Bahnen zu legen; jedoch förderte er in ganz hervorragender Weise diese Bestrebungen, indem er Privilegien verlieh und den Privaten damit die Monopolstellung auf den einzelnen Linien sicherte. Die erwähnte kontinentale Eisenbahn, die ihr Entstehen dem Pionier des europäischen Eisenbahnwesens, dem Professor am k. k. polytechnischen Institut in Wien, Franz Anton Ritter von Gerstner, verdankt, war durch an diesen gewährte Privilegien ins Leben gerufen worden. Dieses erste Privilegium ist vom 7. September 1824 datiert und berechtigte zum Baue und Betriebe einer Pferdebahn zwischen Mauthausen und Budweis. Dieses Projekt wurde dahin geändert, dass die Eisenbahn nicht nach Mauthausen, sondern

nach Linz führte. Durch weitere Privilegien war der Ausbau der Linie über Lambach nach Gmunden ermöglicht, so dass die ganze Strecke, 255 km, am 1. Mai 1836 bereits fahrbar war. Interessant an dieser Erstlingserscheinung am europäischen Kontinente ist auch, dass bis zum Jahre 1846 Private die Bespannung zur Verfügung stellten, und erst seit diesem Jahre die Eigentümerin der Eisenbahnlinie, die k. k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft, die Pferde in eigener Regie hielt. Die Kenntnis von der George Stephenson'schen Erfindung der Lokomotive und deren praktischen Anwendung von Stockton nach Darlington verbreitete sich bald auch auf dem europäischen Kontinente. In Oesterreich waren es die Handels- und Bankhäuser Rothschild und Sina, die die Bedeutung dieser Erfindung am schnellsten erfassten und die Erbauung von Dampfeisenbahnen durchführten. Am 4. März 1836 erhielt Rothschild das Privilegium für die Eisenbahnlinie von Wien nach Galizien samt Nebenlinien. Die erste Teilstrecke in einer Länge von 14 km wurde am 23. November 1837 (zwischen Floridsdorf und Wagram) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Es war dies die erste Lokomotiveisenbahn in Oesterreich. Sie trug den Namen: Ausschliesslich privilegierte Kaiser Ferdinand-Nordbahn. Am 7. Juli 1839 stand die 144 km lange Strecke Wien—Brünn der Kaiser Ferdinand-Nordbahn bereits im Betriebe.

Bis zum Jahre 1841 herrschte das reine Konzessionssystem. Bau und Betrieb der Eisenbahnen war der privaten Tätigkeit überlassen. Die unerwartet rasche Entwicklung, die das Eisenbahnwesen namentlich in England und dem benachbarten Deutschland nahm, mahnte aber auch den österreichischen Staat an seine wichtige, volkswirtschaftliche Aufgabe. Das kaiserliche Handschreiben vom 25. November 1837 sprach der Staatsverwaltung das Recht auf Bau und Betrieb von Eisenbahnen zu; die kaiserlichen Entschliessungen vom 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838 setzten die Konzessionsdirektiven fest; die Hofkanzleidekrete vom 23.

Dezember des Jahres 1841 enthielten Direktiven für den Ausbau des Eisenbahnnetzes und, was besonders wichtig ist, sie bestimmten, dass der Staat sich am Baue der Eisenbahnlinien zu beteiligen habe.

Durch das Konzessionssystem sollten alle Fragen, die sich auf die Vorarbeiten bezogen, geregelt werden. Privatbahnen sollten nach 50 Jahren an den Staat übergehen. Dieses System musste aber der finanziellen Verhältnisse wegen eine Ergänzung erfahren. Letztere erfolgte in Form der staatlichen Subventionen an unrentable Eisenbahnunternehmungen, sowie der staatlichen Zinsengarantieleistung. Alle diese Massnahmen erfüllten aber bei weitem nicht ihren Zweck, das Eisenbahnnetz systematisch auszugestalten. Deshalb kam es zu dem bereits erwähnten Hofkanzleidekrete, das folgende Grundsätze aufstellte:

«Neben den bisherigen Privatbahnen sollen in Hinkunft auch Staatsbahnen erbaut werden, wobei als Staatsbahnen ohne Rücksicht auf den Unternehmer jene Bahnlinien bezeichnet werden, welche dem allgemeinen Staatsinteresse dienen;

die Richtung der zu erbauenden Bahnen bestimmt ausschliesslich der Staat;

der Eisenbahnbau wird nur dann vom Staate ausgeführt, wenn sich hierfür keine Privatunternehmer finden oder diese ihren Verpflichtungen nicht nachzukommen vermögen;

der Betrieb selbst wird im Wege der Verpachtung durch Privatunternehmer geführt[1].»

Die Entwicklung durchbrach aber bald auch den in diesem Hofdekrete enthaltenen Grundsatz, den Bau der Eisenbahnlinien vor allem privater Tätigkeit anheim zu stellen und die staatliche Tätigkeit nur ergänzend einsetzen zu lassen. Die Eisenbahnspekulationen sollten ausgeschaltet

---

[1] Rudolf Weidlinger: Organisation der österreichischen Eisenbahnen, S. 4, Wien 1911.

und die finanziellen Mittel des Staates dem staatlichen Eisenbahnbau zugeführt werden. Bahnbrechend wurde das kaiserliche Handschreiben vom 10. Juli 1845, welches die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen an Privatunternehmungen bis zum Jahre 1850 gänzlich sistierte. Das Jahr 1848 bot Veranlassung, aus strategischen Gründen die wichtigsten Privatbahnen zu verstaatlichen. Aus finanziellen Gründen wurde auch der Betrieb der Kaiser Ferdinand-Nordbahn, deren Vertrag abgelaufen war, vom Staate in eigener Regie weitergeführt. Die staatliche Bautätigkeit der Eisenbahnen vom Jahre 1841 bis zum Jahre 1854 war so bedeutend, dass am Ende dieser 13 Jahre 69 % aller Bahnen, d. i. 1355 km, sich im Besitze des Staates befanden.

Das erste Viertel des 19. Jahrhunderts des österreichischen Eisenbahnbaues ist demnach charakterisiert durch die Initiative privater Gesellschaften oder Verbände, deren Tätigkeit aber bald durch staatliche Initiative ergänzt und hinsichtlich des Tempos in der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes vom Staate übertroffen wurde. Die Verstaatlichungsaktion hatte damit ihren Höchstpunkt erreicht. Die Linien von Brünn und Olmütz über Bodenbach nach Sachsen, von Krakau über Myslowitz nach Preussen und diejenige von Marchegg bis Szolnok und Szegedin wurden vom Staate betrieben. Die gegen Süden führenden Linien lassen wir in dieser Abhandlung ausser Acht.

Eine Aenderung im System des Eisenbahnwesens trat um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein, veranlasst durch die prekäre Lage der Finanzen des Staates und der Staatsbahnen. Das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 8. September 1854 tendierte dahin, einerseits durch die Ausdehnung der Konzessionsdauer von 50 auf 90 Jahre die Konzessionsbewerber zu begünstigen, anderseits aber durch staatliche Kontrolle des Baues und Betriebes der Eisenbahnen, wie durch erhöhte Einflussnahme auf die Tarife die Interessen

der Allgemeinheit in verstärktem Masse zu schützen. Die private Tätigkeit sollte zum Eisenbahnbau wieder angeeifert werden und durch ein von der Regierung entworfenes, am 1. November 1854 genehmigtes Programm eines Eisenbahnnetzes Richtlinien erhalten. Es gelang auch, ausländisches Kapital am Baue von neuen Linien zu interessieren. Die Regierung ging aber noch einen Schritt weiter. Durch das Gesetz vom 17. September 1854 schuf sie die rechtliche Grundlage zur Veräusserung der Staatsbahnen an private ausländische Finanzgruppen. Während sich heute vornehmlich amerikanische Finanzgruppen um die einheimischen Bahnen bewerben, waren es damals die französischen Finanzmagnaten, denen der Erwerb der Staatsbahnen ein willkommenes Spekulationsobjekt war.

Die österreichische Staatseisenbahngesellschaft erhielt auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1854 die erste Konzession. Im Jahre 1855 hatte sie die nördlichen Staatsbahnen aufgekauft. Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn und die galizische Karl Ludwig-Bahn erwarb die östlichen Staatsbahnlinien.

Die Rückkehr zum Privatbahnsystem konnte sich nun ungestört zwei volle Jahrzehnte auswirken und auch die unheilvollen Kriege der Jahre 1859 und 1866 änderten daran nichts. Im Jahre 1858 bestanden 2.401 km österreichischer Eisenbahnen; im Jahre 1874 war deren Gesamtlänge mehr als vervierfacht. Sie betrug nun 9.668 km.

Eine neuerliche Schwenkung der Eisenbahnpolitik in der Systemsfrage bedeutete das Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877 und zwar in dem Sinne, dass der Staat wieder Privatbahnen übernehmen konnte. Es waren in diesem Gesetze aber schon Kosten- und Rentabilitätserwägungen leitend, denn nur jene Privatbahnen sollten verstaatlicht werden können, die staatliche Vorschüsse zur Deckung ihrer Betriebsdefizite oder in den letzten fünf Jahren mindestens 50 % des garantierten Reinertrages als Zuschuss begehrt hatten.

Die k. k. privilegierte Kronprinz Rudolf-Bahn war das erste Schmerzenskind, das der Staat auf Grund des Sequestrationsgesetzes am 1. Januar 1880 übernahm. Dieser Fall blieb durchaus nicht vereinzelt, denn bald darauf gingen auch die Kaiser Franz Josef-Bahn, die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Galizische Ludwig-Bahn u. a. in Staatsbesitz und staatliche Verwaltung über.

Das Gesetz vom 7. Mai 1880 leitete wie jenes anfangs der 40er Jahre eine neuerlich intensive staatliche Bautätigkeit der Eisenbahnlinien ein. In jener Zeit wurde u. a. der Bau der wichtigen bömisch-mährischen Transversalbahn begonnen. Das staatliche Eisenbahnnetz wurde im Laufe von zwei Jahren nahezu verdoppelt. Im Jahre 1882 bestanden 3.009 km, im Jahre 1884 aber schon 5.070 km staatliche Eisenbahnen. Damit trat aber keinesfalls ein Stillstand ein, denn bis 1895 war das staatliche Eisenbahnnetz um 3.727 km auf 8.797 km angewachsen. Das Gesetz vom 6. Juni 1901 ermächtigte u. a. die Regierung zur Legung der Eisenbahnlinien von Lemberg über Sambor zur galizisch-ungarischen Grenze wie zur Erstellung der Eisenbahnroute von Rakonitz nach Laun.

Damit waren schon wesentliche Fortschritte im Ausbaue des Eisenbahnnetzes teils durch private, teils durch staatliche Initiative erfolgt, so dass die wichtigsten Industrie- und Handelszentren über gute Eisenbahnverbindungen verfügten. Während man in der als «Gründerjahre» bezeichneten Periode der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, vor und nach dieser Epoche bis um die Jahrhundertwende, hauptsächlich nur Hauptlinien baute, begann man zu Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Bau und Ausbau von Zweig- und Nebenlinien in grossem Umfange. Das erwähnte Sequestrationsgesetz vom Jahre 1877 konnte sich daher erst im ersten Dezennium des neuen Jahrhunderts allgemein und vollkommen auswirken. Tatsächlich nahm der Staat den Bau von Eisenbahnen wieder auf. Die Jahre 1906 bis 1908

bedeuteten wiederum einen Höhepunkt der Verstaatlichung. Im Jahre 1906 wurde die k. k. privilegierte Kaiser Ferdinand-Nordbahn, im Jahre 1908 die k. k. privilegierte Böhmische Nordbahn, im Jahre 1909 die Linien der k. k. privilegierten Oesterreichischen Nordwestbahn, der k. k. priviligierten Staatseisenbahngesellschaft u. a. in Staatsbesitz übergeführt, dem von da an mehr als 4/5 des grossen österreichischen Eisenbahnnetzes angehörten. Privatbahnen blieben u. a. die Buschtěhrader, die Kaschau—Oderberger und die Aussig—Teplitzer Bahn.

Wenn wir die Folgen zu beurteilen versuchen, die der, aus der verschiedenen, einerseits von privaten, andrerseits von allgemeinen, wirtschaftlichen und machtpolitischen Interessen geleiteten Eisenbahnpolitik erwachsen mussten, so können wir an dem eigenartig gestalteten Eisenbahnnetze, teils eine gewisse, eigentümlich unökonomische Zerfahrenheit, teils aber auch eine zweckdienliche Dichtigkeit des Netzes feststellen. Die Kriegszeit hat daran nichts geändert.

Erst die politische Umgestaltung Mitteleuropas, besonders, was für unsere Betrachtung herangezogen werden muss, der Zerfall der Donaumonarchie, hatte einen charakteristischen Strukturwandel bewirkt, der die ganze Eisenbahnpolitik der Sukzessionsstaaten einschneidend beeinflusst hat. Die bis Ende Oktober 1918 zentral verwalteten österreichisch-ungarischen Bahnen wurden nun nicht nach wirtschaftlichen Erwägungen weiterhin vereinheitlicht belassen, sondern aus politischen Gründen nach den durch die Friedensverträge gezogenen Grenzen geteilt.

Das tschechoslovakische Eisenbahnnetz, das durch die zentrale Eingliederung in das österreichisch-ungarische Bahnnetz in Wien seinen Knotenpunkt hatte und wie die Kompassnadel von Norden nach Süden wies, erhielt durch die Verselbständigung der böhmischen Länder einen neuen Aufgabenkreis und die Umgruppierung wurde in der Weise

vorgenommen, dass die Verkehrswege entsprechend der Längsausdehnung der Tschechoslovakischen Republik in der Richtung von Westen nach dem Osten verlaufen. Die Hauptstrecken sind deshalb nicht mehr Wien—Eger, Wien —Prag, Wien—Brünn, sondern die Hauptlinie ist die von Eger—Prag—Bohumin (Oderberg) — Košice (Kaschau) nach Királyháza geworden. Sie hebt die wirtschaftliche Stellung der Tschechoslovakei dadurch ganz besonders hervor, dass sie das Verkehrsbindeglied der West- und Südosteuropastaaten über Süddeutschland, Polen und Rumänien bildet.

## 1.

## Die Neuordnung des Eisenbahnwesens seit dem Bestande der tschechoslovakischen Republik. (29. Oktober 1918.)

### a) Die ersten gesetzlichen Massnahmen.

Wenn auch die tschechoslovakische Eisenbahnpolitik, besonders in der ersten Zeit des Bestehens der Republik, traditionell die österreichische Eisenbahnpolitik fortsetzte, materiell demnach die Weiterführung dieser Politik gesichert war, mussten doch auch die der Neuordnung des Umsturzes entsprechenden Massnahmen in formeller Hinsicht zur Durchführung gelangen, um auch äusserlich diesem Teile der tschechoslovakischen Verkehrspolitik das besondere Gepräge zu geben.

Schon am 29. Oktober 1918 (es ist dies der dem Revolutionstage folgende Tag) wurde eine besondere Kundmachung über die Regelung des Eisenbahnwesens erlassen. Am 30. Oktober 1918 erfolgte bereits die tatsächliche Aufnahme des Betriebes der Eisenbahnen auf tschechoslovakischem Territorium durch die «tschechoslovakische Eisenbahndirektion».

Gesetzlich[2] wurde am 2. November 1918 als höchstes Verwaltungsorgan der Eisenbahnen das «Verkehrsamt» geschaffen. Ferner wurde auf Grund der Verfassung das Eisenbahnministerium konstituiert, welches alle das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen und Verfügungen vorläufig weiterzuführen vorschrieb[3]. Diese Bestrebungen beschränkten sich auf die böhmisch-mährisch-schlesischen Länder. Durch spezielle Vorschriften wurden sämtliche slovakischen Bahnen dem tschechoslovakischen Eisenbahnministerium unterstellt[4].

Der jungen Republik gelang es in relativ kurzer Zeit, die durch den Weltkrieg sehr stark in Mitleidenschaft gezogenen Eisenbahnen zu restaurieren. Die Pünktlichkeit, Sicherheit und Regelmässigkeit der tschechoslovakischen Eisenbahnen wurde jedoch durch die Invasion der ungarischen Kommunisten im Mai 1919 neuerdings gestört; darunter litt besonders die Slovakei, welche unmittelbares Kampfgebiet geworden war.

Im allgemeinen kann man sagen, dass schon bei der Entstehung der Tschechoslovakischen Republik das Bahnnetz relativ saturiert war, das heisst, dass vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus kein Bedarf nach weiteren Eisenbahnlinien bestand.

Trotzdem wurden der tschechoslovakischen National-

---

[2] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 2 vom 2. November 1918.

[3] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Gesetz vom 28. Oktober 1918, Nr. 11: Sammlung der Gesetze und Verordnungen der tschechosl. Republik.

[4] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Gesetz vom 10. Dezember 1918. Nr. 64 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen.

versammlung zahlreiche Projekte unterbreitet[5], von denen die meisten aus Zweckmässigkeitsgründen fiskalischer und ökonomischer Art unausgeführt blieben.

Die zur Verwirklichung gelangten Projekte haben fast ausschliesslich strategischen Charakter.

Die Grenzen der Tschechoslovakischen Republik wurden am 28. Juli 1920 endgültig festgelegt. In Ausführung der Bestimmungen der Botschafterkonferenz[6] vergrösserte sich das Eisenbahnnetz der Tschechoslovakei um die Linien von Vitovaz und von Valčice, von Hlučin und von Hlubčice auf den der Tschechoslovakei zugesprochenen Gebieten Těšín, Orava und Spiš.

Bis Ende des Jahres 1922 war es der tschechoslovakischen Eisenbahnverwaltung gelungen, im Eisenbahnwesen normale Zustände herbeizuführen. Hierauf blieb aber die Tätigkeit der kompetenten Staatsorgane nicht beschränkt.

Das Gesetz vom 27. Juni 1919[7] regte den Bau von Lokalbahnen an.

Die Nationalversammlung fasste am 27. Juni 1919[8] eine Resolution, wodurch sie die Regierung beauftragte, ein Programm über den Ausbau der Lokalbahnen auszuarbeiten.

Ein Investitionsprogramm wurde im Jahre 1920 seitens der Regierung vorgelegt und durch Parlamentsbeschluss vom

---

[5] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 123.

[6] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 3 vom 31. Juli 1920.

[7] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 373 vom 27. Juli 1920.

[8] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen vom 27. Juni 1919.

30. April 1920[9] gutgeheissen. 560 km neue Linien waren projektiert. Ihr Wert belief sich auf 2.500 Millionen tschechische Kronen. Das Betriebsmaterial war im Voranschlage mit 3 Milliarden tschech. Kronen beziffert.

Das Gesetz vom 30. Dezember 1921[10] über den Ausbau des slovakischen Eisenbahnnetzes hatte den Bau einer zweiten Eisenbahnlinie von Břeclava nach Devinská Nova Ves über Kuty, ferner die neue Linie von Bánovce und Vajany-Drahňov zum Gegenstande.

### b) Die parlamentarische Tätigkeit auf dem Gebiete des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens.

Der parteipolitische Kampf um die Grundlagen des Eisenbahnwesens hat in der tschechoslovakischen Republik sein eigenes Gepräge. Die der langjährigen Güterzerstörung mit der Entstehung der Republik folgende Konsolidierung war dem Aufbau des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens gewidmet. Hier ruhten die Parteileidenschaften. Die Deutschen hatten in der tschechoslovakischen Regierung zunächst keine Vertretung; die Tschechen leiteten und verwalteten die Eisenbahnen in den Jahren 1919/20 selbst. Dies schloss natürlich nicht aus, dass schon im alten Oesterreich geschulte und bewährte Kräfte deutscher Nationalität, die ihre Mitarbeit zum Aufbau des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens nicht versagten, an dieser Aufbauarbeit Anteil

---

[9] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 235 vom 30. April 1920.

[10] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 78 vom 30. Dezember 1921.

nahmen. Vom Jahre 1921 ab wirkten die Deutschen im tschechoslovakischen Parlamente bereits mit.

Da die tschechischen Nationalisten für die Erhaltung des Staates eintraten und in der Verstaatlichung der Eisenbahnen die (strategisch) beste Gewähr für die Verlässlichkeit des Funktionierens des Eisenbahnapparates erblickten, die Sozialisten aber in der Verstaatlichung eine Erleichterung für ihre Sozialisierungsbestrebungen sahen, war eine Verständigung zwischen den beiden Parteigruppen bald und kampflos gefunden. Die ungarische Invasion legte es in anderer Hinsicht nahe, dem slovakischen Eisenbahnbau erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. In den Jahren 1920—1923 war die Stabilisation der tschechoslovakischen Eisenbahnen erreicht. Die grundlegenden Gesetze der Nationalisierung der Privatbahnen, die ohne Opposition zustande kamen, waren das Gesetz vom 27. Juni 1919 und das Gesetz vom 30. April 1920[11].

Die Parlamentsberichte des Jahres 1919 enthalten Anfragen verschiedenster Art an den Eisenbahnminister.

Abg. Rýpar und Čuřík reichten einen Entwurf einer Verbindungsbahn von Mostek über Příbor und Neu Jičus ein.

Am 17. Juli 1919 unterbreiteten die Abgeordneten Rýpar und Kadlčak einen Entwurf über den Bau der Linie Dobré bei Frydek nach Turzovky und Žilina in der Slovakei.

Die Abg. J. Jílek und Dr. Jos. Dolanský beantragten die Errichtung einer Personenzugshaltestelle in Prémělkov an der Bahn Luky-Brancúz.

Die Abg. Fr. Němec, Sálblok und March stellten den Antrag, den Bahnhof in Okřísko auszubauen und die Schnellzugsverbindung von dort nach Prag zu verbessern.

[11] Parlamentsberichte 1919—1920.

Die Abg. Smrtka, Urdržal und Chleboan verlangten eine bessere Verbindung von Prag nach Usti, Kyšperka, Hanušovic und Tropau. Der Eisenbahnminister beantwortete die Anfragen des Abg. J. Marek bezüglich des Fahrplanes der gewesenen Nordbahn dahin, dass die Kohlenkalamität und der Wagenmangel die projektierten Züge einzuführen hindere. Wie es die Verhältnisse zulassen, soll der Fahrplan verbessert werden. Auf die Anfrage des Abg. Nádworník über die Bezeichnung der tschechoslovakischen Bahnwagen, führte der Eisenbahnminister aus, dass das Eisenbahnministerium von allem Anfang an darauf bedacht war, eine gerechte Verteilung des Wagenparkes der Staatsbahnen der ehemaligen Monarchie zu ermöglichen. Da die Demobilisationskommission eine definitive Verteilung jedoch noch nicht durchgeführt hatte, war auch die Wagenbezeichnung nicht möglich.

Die Abg. Hatlák und Votruba beantragten den Bau einer Lokalbahn von Šilperka nach Hoštýna, von Tečic nach Velké Byteše. Der Eisenbahnminister beantwortete die Anfragen der Abg. Smrtka, Udržal und Chleboan bezüglich der Eisenbahnverbindung von Prag nach Usti dahin, dass diese Linie bereits auf ihren wirtschaftlichen Wert für die Allgemeinheit geprüft werde.

Die parlamentarische Verkehrskommission unterzog den Entwurf der Abg. Kříž, Brodsky und Buřival über die Verstaatlichung der Buštěhrader Eisenbahn einer eingehenden Prüfung.

Die Abg. V. Sedláček und Dr. Stojan unterbreiteten der Nationalversammlung einen Entwurf über den Ausbau der mährisch-slovakischen Eisenbahnverbindung.

Abg. Jan Nohel trat für die Verstaatlichung der Ostrau-Frydländer Bahn ein.

Das Parlament beschäftigte sich im Jahre 1910 mit fol-

genden Eisenbahnfragen: Im allgemeinen waren es Interventionen der Abgeordneten wegen Verspätung der Züge, wegen Aenderung des Fahrplanes, Organisations- und Verwaltungsangelegenheiten. Die Durchführung von Eisenbahnprojekten betreffend intervenierten die Abg. Hrdlička und Brodecky und zwar für die Strecken Lytomyšl Polička, Morzvany. Abg. V. Johannis beantragt die Verbesserung des Verkehrs auf der Linie Prag—Zdic—Protivin. Abg. Šamalok verlangt den Ausbau der elektrischen Bahn Brünn—Jedovnice—Sloup in Mähren.

Die Abg. Tobler und Lelley erbitten die Aufnahme von 20.000 Eisenbahn- und Postbeamten, die wegen Streiks am 10. Februar 1919 entlassen worden waren. Senator Mayer-Harting regt die Berufung deutscher Beamter in die Zentralen der tschechoslovakischen Eisenbahnämter an.

Die Abg. Vavra und Horak treten für die Ermässigung der Gütertarife ein. Abg. Josef Kříž legt ein Projekt der Linie Tisovec-Muráň (Slovakei) vor.

Abg. Buřival richtet an den Eisenbahnminister eine Anfrage über den Zugszusammenstoss bei Böhm.-Brod.

Die Abg. Kříž, Chaluoa und Tesky beantragten den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Moldauthyn und Bechyn.

Den Antrag zum Bau einer Lokalbahn von Neuhaus nach Deutsch-Beneschan brachten die Abg. Petersilka und Scharnach ein.

Die Abg. Chlûmecký und Zímak wünschen die Einführung von Arbeiterzügen auf der Bahnlinie Zvolen-Červená Skala.

Senator Filipinsky beantragte die Einführung einer Haltestelle für Arbeiterzüge in Adamov und Blanska. Weiters stellte er mit Senator Dr. Witt den Antrag, in der Station Dlouha Lhota (an der Bahnstrecke Brünn - Böhmisch-Trübau) Wartesäle einzurichten.

Die Abg. Jung, Křepek und Böhr fordern Verbesserung der sozialen Lage der Eisenbahnangestellten.

Der Eisenbahnminister beantwortete den Antrag der Abg. Beutl, Grünzner und Hausmann über die Ermässigung der Arbeiterfahrkarten dahin, diese Anregung soll nach Möglichkeit verwirklicht werden.

Im dritten Parlamentsjahre der tschechoslovakischen Republik stellten die Abg. Vahala und Čuřík den Antrag, die Linie Krásno—Rožnov - Makov in der Slovakei auszubauen. Abg. Darûl forderte die Errichtung einer Eisenbahnhaltestelle im Bezirke Koštán an der Bahn Vrútky—Lučenec. Abg. Rýpar wünschte die Uebernahme der Personenzugshaltestelle Jilešov an der Linie Opava - Svinov in staatliche Verwaltung.

Der Eisenbahnminister beantwortete die Anfrage des Senators Chlumecky betreffs Einführung von Arbeiterzügen auf der Linie Zvolen—Červená—Skála dahin, dass im nächsten Fahrplane diese Anregung Berücksichtigung finden werde.

Senator Heller erbittet vom Eisenbahnminister Abhilfe des schlechten Zustandes der Personenzüge auf der Bahnlinie Komotau—Bodenbach und Bodenbach—Prag. Abg. Petrovický bemängelt die Zugverspätungen und die Belieferung der tschechoslovakischen Eisenbahnen mit schlechter Kohle. Abg. Beran beantragte die Erweiterung der Station Doňov. Entwürfe über den Ausbau des nordmährisch-schlesischen Eisenbahnnetzes Skaliče—Boskovice, Kaderka Kunštat, Mährisch-Olešnic, Bystré, Polička. Die Abg. Nejezchleba und March regen die Verstaatlichung der Bahnlinie Brünn—Líšeň an. Entwürfe über den Bahnbau von Bělé nach Eisendorf mit weiterer Verbindung nach Bayern legte Abg. Dr. Schubert vor. Abg. Ing. Kallina beantragte den Lokalbahnbau Asch—Grün, Annathal—Rothava—Nýdek,

Šûmperk – Přisečnice—Krištozov Hamry, Rýmařov—Šûmperk und Friedberg, Velké Krinčic—Sandbühel.

Abg. Záruba trat für die Errichtung einer Lokalbahn Hûmpolec—Pacov, Abg. Roudnicky für den Bahnbau Netolic - Lhenic - Chevalšiny Krûmmau ein. Abg. Adamek beantragt den Bahnbau von Hlinko nach Soratka. Senator Dr. Horáček beantragt, den Lokalbahnverkehr der Grossstädte zu verbessern. Der Eisenbahnminister beantwortete die Anfrage über die Durchführung der Bahn Hlučin—Annaberg aus finanziellen Gründen nicht vornehmen zu können.

Senator Hrejsa beantragte, die Regierung möge eine Kommission einsetzen, welche die Reform der Staatsverwaltung der Eisenbahnen ausarbeite und eine Revision der Pensionsansprüche der staatlichen Angestellten durchführe.

Der Eisenbahnminister beantwortete den Antrag des Abg. Jung betreffs Uebernahme der Kaschau—Oderberger Bahn in bejahendem Sinne.

Das vierte Parlamentsjahr der tschechoslovakischen Republik leitete der Abgeordnete Šamalik mit Eisenbahnfragen ein mit dem Antrag, eine Autobuslinie von Mährisch-Krasz zur Hauptlinie zu schaffen. Abg. Simur verlangte längere Weihnachtsfeiertage und grössere Neujahrsremunerationen für die Beamten in den leitenden Aemtern. Abg. Sédlaček wünschte Fahrpreisermässigung für die Blindenführer. Die Abg. Dřebický, Laube, Stivín, Dr. Matoušek, Košek beantragten die Verstaatlichung der Lokalbahn Sudoměř—Skalsko—Stará—Paka. Senator Dr. Ledebur-Wicheln beantragte die Ermässigung der Gütertarife.

Abg. Jablonicky stellte den Antrag, die im Jahre 1919 entlassenen Staatsangestellten wieder aufzunehmen. Abg. Dr. Keibl beschwerte sich darüber, dass die Olmützer und Königgrätzer Staatsbahndirektion das Sprachengesetz nicht

befolgten. Im vierten Parlamentsjahr beschäftigte sich die tschechoslovakische Nationalversammlung hauptsächlich mit Organisationsfragen der Leitung und Verwaltung der tschechoslovakischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1923 behandelte das tschechoslovakische Parlament folgende Eisenbahnfragen:

Senator Štástný reichte einen Entwurf ein, der den § 10 des Gesetzes vom 30. Juli 1921 Nr. 212 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen, über die Verkehrssteuern abändern sollte. Der Eisenbahnminister beantwortete die Anfrage des Abg. Geršl über das Eisenbahnunglück zwischen Prostějvo und Trbovice dahin, dass eine Untersuchung bereits über die Ursachen des Unglückes eingeleitet worden sei. Anfragen stellten Abg. Hillebrand an den Eisenbahnminister über die Erhöhung der Personentarifsätze auf den Bahnstrecken Karlsbad—Marienbad, Tršnice - Schönbach, Aussig—Bilina. Abg. Buday verlangte die gesetzwidrige Entlassung der slovakischen Eisenbahner wegen ihrer politischen Einstellung zu widerrufen. Senator Hartl verlangte die Erhöhung der Pensionsbeträge für die Eisenbahnangestellten. Sablík beantragte die Ermässigung der Lokalbahntarife. Abg. Kříž richtete an den Eisenbahnminister den Antrag die Wohnungsverhältnisse der Angestellten der Staatsbahndirektion Prag - Süd zu verbessern, weiters verlangte er die sofortige gesetzmässige Behandlung der Eisenbahnangestellten in Užhorod und Aufklärung über die in Čop und Berehov entlassenen Eisenbahnangestellten.

Im Jahre 1924 gelangten im tschechoslovakischen Parlamente wie in den Vorjahren die verschiedensten Anträge in Hinsicht der Reform des Eisenbahnwesens zur Beratung. Abg. Josef Kříž stellte die Anfrage bezüglich der Versetzung der Eisenbahnangestellten aus Gründen der Nationalität zur Diskussion. Abg. Pohl bemängelte die unzureichende Wa-

genanzahl und verlangte Abhilfe. Abg. Grünzner verlangte vom Eisenbahnminister eine Regelung der Bedingungen für die Vergebung von Bahnhofsbuchhandlungen. Abg. Dr. Radda beantragte Gewährung von Fahrpreisermässigungen für an den Staatsgrenzen bedienstete Staatsangestellte. Abg. Hager stellte den Antrag, die Arbeiterfahrkarten zu verbilligen. Abg. Dr. Lehnert richtete an den Eisenbahnminister die Anfrage, warum die staatlichen Eisenbahnbeamten den gewerblichen Unternehmungen am 28. Oktober zu arbeiten verboten hatten.

Abg. Schäfer[12] bemängelte, dass die Gültigkeit der Arbeiterwochenkarten am Nationalfeiertag nicht anerkannt wird.

Abg. Mikulička wies auf die ungenügenden Wartesäle der Bahn Otrokovic—Vizovic hin.

Abg. Schweichhart stellte den Antrag, den Umschlagsplatz in Loubí auszubauen.

Senator Mayr-Harting unterbreitet das Postulat, den Staatsangestellten zur jeweiligen Amtstätigkeit freie Fahrt zu gewähren. Abg. Jar. Blaček interpelliert wegen der gesetzwidrigen Beurlaubung vertraglich angestellter Arbeiter. Abg. Dr. Holitscher stellt an den Eisenbahnminister die Bitte, die Verhältnisse am Nordbahnhof in Karlsbad günstiger zu gestalten.

Senator Mayr-Harting[13] interpelliert betreffend die Organisationsordnung für Eisenbahnunternehmungen, Abg. Kraus in Sachen der Aussig - Teplitzer Bahn und der Nordbahn, Abg. Zierhut betreffs der Ausgabe eines Geheimerlasses. Senator Hartl richtete an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob es den Tatsachen entspreche, dass für die Züge

---

[12] Vergleiche Parlamentsberichte 1925.
[13] Vergleiche Parlamentsberichte 1926.

nach Nordböhmen veraltete oder beschädigte Eisenbahnwagen Verwendung finden. Der Eisenbahnminister versprach eine Untersuchung einzuleiten. Abg. Dr. Jablonicky richtete an den Eisenbahnminister eine Anfrage betreffend den Bau der Linie Handlová—Horín Štuben. Abg. Špaček bemängelt die ungenügende Wagenzuteilung im Ostrauer Kohlenrevier.

Senator Teschner[14] interpellierte den Eisenbahnminister betreffs der Beförderungsverhältnisse auf der Bahnlinie Prag—Eger, Senator Hartl stellt die Anfrage betreffs ungenügender Einrichtungen am Personenbahnhof in Böhmisch-Leipa. Abg. Čermak interpellierte wegen der Auflösung der vertraulichen Versammlung der Eisenbahner in Michl. Abg. Svoboda richtete an den Eisenbahnminister eine Anfrage über die Ursachen der Eisenbahnkatastrophe in Brünn. Abg. Juran führte wegen der hohen Arbeiterfahrkartenpreise auf der Lokalbahn Veveří—Bytiška—Kuřím Beschwerde. Abg. Ing. Kalina richtet an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob die Verkehrsverhältnisse von und nach Gralic nicht verbessert werden könnten. Abg. Šamalok stellte den Antrag, die Gütertarifsätze für Rüben, Roh- und Raffinadezucker zu ermässigen. Abg. Dr. Daněk beantragt die Errichtung eines Warteraumes in Ternovice bei Brünn. Abg. Chalupník beantragte die Verstaatlichung der Privatbahn Frydland —Bílá.

In der Behandlung der Parlamentsberichte sind wiederholt Anfragen in derselben Angelegenheit, sowie die Probleme, die an anderer Stelle dieser Arbeit behandelt werden, unberücksichtigt geblieben. Wirtschaftliche Fragen sind den nationalen stets untergeordnet worden und es galt in

---

[14] Parlamentsberichte 1927.

der Erledigung parlamentarischer Streitfragen den Lokalpatriotismus in enge Grenzen zu weisen. Zahlreiche kleinliche Projekte sind deshalb diskussionslos ad acta gelegt worden und nie wieder aufgetaucht. Wichtige, dringende Eisenbahnreformen sind sehr oft, ohne vor das Parlament zu gelangen, im Verordnungswege erledigt worden.

### c) Die neuen Projekte.

Als eine der wichtigsten Aufgaben der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik erschien es, die notwendigen Investitionen zur Erhaltung und Ausgestaltung des Eisenbahnwesens durchzuführen. Der Nationalversammlung[15] wurde ein Investitionsprogramm für den Bau neuer und der Verbesserung bestehender Linien vorgelegt; dieses sollte in den Jahren 1921 bis 1925 verwirklicht werden. Das Investitionsprogramm sah den Bau von 15 neuen Linien vor und zwar die Bahnen:

1. Handlová—Hor. Štubna.
2. Červená Skála—Margecany.
3. Slov. Nová Ves—Trebišov.
4. Užhorod—Munkačevo.
5. Vsetin—Bilnice—Brûmov.
6. Mûnkačevo—Bilki—Huszt.
7. Veseli n./Mor.—Nové Město.
8. Krupina—Zvolen.
9. Jablonice—Plav. Sv. Mikulás.
10. Myjava—Brezová.

---

[15] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 235 vom 30. März 1920.

11. Die Verbindungsbahn bei Žabokrek.
12. Podoline – Orlov.
13. Tvrdošín – Polhora.
14. Karvín – Trličko – Těšín.
15. Mittelverbindungsbahn mit der Nordslovakei.

Am 25. Mai 1926[16] führte Eisenbahnminister Dr. Říha aus, dass vom Tage des Umsturzes an bis zum Jahre 1925 der Betrag von 5.871.000.000,— tschechische Kronen für Investitionen ausgegeben worden ist. Begründet waren diese Ausgaben dadurch, dass beim Umsturze die Bahnen in einem trostlosen Zustande waren. Die Dringlichkeit des Verkehrs erforderte, diese Investitionen vorzunehmen.

Die Bahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien waren im alten Oesterreich systematisch vernachlässigt und während des Krieges nur auf das notwendigste Mass erhalten worden. Die Bahnen in der Slovakei hatten ausserdem einen schwachen Oberbau, so dass schwere Wagen und Maschinen auf den slovakischen Bahnen nicht übergeleitet werden konnten. Die Verbindungen mit der Slovakei und Karpatho-Russland waren ungenügend, so dass es nicht möglich war, direkte Frachten von Böhmen und Mähren nach dieser Richtung zu leiten. Der Bau der neuen Linien erstreckte sich mit wenigen Ausnahmen auf die Slovakei und Karpatho-Russland, während das Investitionsprogramm für Böhmen, Mähren und Schlesien lediglich den Ausbau bestehender Linien vorsah und zwar handelte es sich um folgende Massnahmen:

Bau eines zweiten, dritten und vierten Gleises.

Verbesserung der Bahn, um ihre Tragfähigkeit zu steigern; Bau von Weichen.

Erweiterung der Bahnhöfe und der Heizanlagen.

---

[16] Vgl. Parlamentsberichte 1926. Žm/Ř 92.

Errichtung, beziehungsweise Vergrösserung bestehender Werkstätten, einschliesslich der Maschineneinrichtung.

Verbesserung des Bahnunterbaues.

Verbesserung des Bahnoberbaues.

Wohnhäuser.

Direktionsgebäude.

Sicherstellung der Wagen, Telefon- und Telegrafenanlage.

Bauten in kleinerem Umfange.

Elektrische Einrichtung für Beleuchtungszwecke.

Projekte und Studien.

Versorgung der Wagen:

a) Lokomotiven.

b) Wagen.

Ein zweites Geleise war notwendig für die Nordwestbahn und die Nordbahn von Prag aus, ferner für die Bahn Česka - Třebová—Olomouc—Přežov, Brno—Břeclava, Zdlice —Plzeň.

Weiter war vorgesehen das zweite Geleise für die Bahnen Benešov—Votice und Leitmeritz—Strékov, welche schon im Bau befindlich sind, fertigzustellen. Für die Verbindungsbahn Prag—Slané und Kralup—Třebeclovice bei Podlešina sind die Vorarbeiten durchgeführt. Ein zweites Geleise wird zwischen Zdic und Pilsen, Vysočan und Lysa n./L., Kralup und Lobosic, Böhmisch-Trübau—Olmütz und Prerau gelegt. Zwischen Břeclav und Bratislava ist der Bau eines zweiten Geleises 1921 beendet worden.

Die Grundlage für den Bau von Nebenbahnen ist durch das Gesetz vom 27. Juli 1919[17] geschaffen und mit dem Bau

---

[17] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 373.

am 1. Januar 1922 begonnen worden. 130 Projekte sind dem Eisenbahnministerium vorgelegt worden. Die Länge der projektierten Bahnen betrug 3.000 km.

Die Lokalbahnen wurden im Investitionsprogramm nicht berührt. Entscheidend für den Bau der neuen Linien war die notwendige geographische Umorientierung. Die NS-Richtung sollte durch die WO-Führung der Hauptstrecken ersetzt werden. Das Augenmerk richtete sich auf die Slovakei, die bisher am stiefmütterlichsten behandelt war, denn die ungarische Verwaltung baute dort mit wenigen Ausnahmen alle Bahnen von Budapest ausgehend. Ein wirkliches Netz fehlte vollständig, denn die Linien waren in der Regel nicht miteinander verbunden.

Diese Unzulänglichkeit behob das Eisenbahnministerium in der Weise, dass es die hauptsächlichen Verbindungen mit dem Norden, Zentrum und Süden der Slovakei geschaffen hat. Ferner ist eine Transversalbahn von der Slovakei nach Karpatho-Russland projektiert. Das Ministerium stützt sich auf das Gesetz vom 30. Januar 1920[18], welches den Bau der Linie Vajan – Drahŭsva nach Banovcŭ anordnet. Die Lokalbahn von Vajan nach Užhorod soll in der Weise umgebaut werden, dass der Anschluss an die Hauptbahn erfolgt.

Das Terrain ist für den Bahnbau sehr ungünstig und man beziffert die Kosten des Ausbaus der Verbindungen mit der Nordslovakei auf etwa 190 Millionen, den Bau der Transversalbahn auf 432 Millionen und für die südlichen Verbindungen auf 115 Millionen.

Die Länge der im Investitionsprogramm vorgesehenen Linien beträgt:

---

[18] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen vom 30. Januar 1920, Nr. 78.

| | | |
|---|---|---|
| Von | Handlová nach Horní Stubna | 18 km |
| » | Červená Skála nach Margecany | 108 » |
| » | Slovi. Nová Ves nach Trebišov | 15 » |
| » | Užhorod nach Mûnkač | 41 » |
| » | Mûnkač nach Bilki-Huszt | 72 km |
| » | Vsetín nach Bilnice-Bûmov | 37 » |
| » | Veselí n/Mor.—Nové Město | 65 » |
| » | Krûpina nach Zvolen | 36 » |
| » | Jablonica nach Plav. Sv. Mikuláš | 14 » |
| » | Myjava nach Brezová | 13 » |
| | Verbindung bei Žabokrek | 3 » |
| » | Podolinec nach Orlov | 35 » |
| » | Tordošín nach Podhora | 32 » |
| » | Karvín nach Teschen über Trličko | 21 » |

Die neuen Bahnlinien bezwecken, eine direkte Verbindung mit der Slovakei, von Westen nach Osten führend, zu sichern. Ausgehend von Veselí n/M. soll die Transversalbahn über Myjava, Nové Mesto, Trenčin, Handlova, Horní Stubna, Kremnic, Zvolen, Bánoka Bystřic, Červena Skála, Morgecany, Kosíče, Trebíšov, Bánovice, Vajany, Užhorod, Mukačevo, Bilki und Husté nach Marmorosšké Sihoti führen.

Im Jahre 1920 wurde der Bau der Bahn von Bánovce—Vajany—Drahoň nach Užhorod begonnen, 1921 war sie vollendet und dem Verkehr übergeben. Damit ist als Verbindung mit der Hauptstadt Karpatho-Russlands (Užhorod) eine wichtige Verkehrsader gelegt worden.

Die angeführten Projekte gehen heute, soweit sie nicht gänzlich verwirklicht sind, ihrer vollständigen Durchführung entgegen. Im Jahre 1926 wurde die Bahn Krupina—Zvolen dem Verkehr übergeben und der Bau der Bahn Vsetin nach Bilnice Brûmova und Veseli i. Mähren—Nové Mesto n/V. fortgesetzt. In nächster Zeit werden die Bahnen Handlová—Horní Stubna, Červená Skála—Margecany und Užhorod

nach Mukačevo vollendet werden. Für das Jahr 1927[19] sind für den Bahnbau 120 Millionen tschechoslovakische Kronen bewilligt worden.

Zwei Projekte seien hier noch besonders hervorgehoben. Der Kilometerlänge nach bedeuten sie wenig; ihre Bedeutung liegt vielmehr, da es sich um im gebirgigen slovakischen Terrain durchgeführte Projekte handelt, in den technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren. Die Kosten dieser beiden Bahnen waren enorm. Anderseits ist der schon früher angedeutete Grund hervorzuheben, Verbindungslinien zwischen Mähren und der Slovakei zu schaffen.

### d) Das Projekt der eingleisigen Hauptbahn Veseli nad Morav. — Myjava — Nové Mesto nad Vah.

Die gesetzlichen Grundlagen zur Ausführung des Projektes dieser Bahn schufen das Gesetz vom 30. März 1920[20], sowie die Ministerialerlässe vom 29. September 1922 und die Geheimerlässe des Ministerrates vom 4. Oktober 1922[21].

Für die Durchführung der technischen Arbeiten ward eine Verordnung des Eisenbahnministeriums und für die

---

[19] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung: Budget 1927.

[20] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Gesetz vom 30. März 1920, Nr. 235 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen.

[21] Geheimerlass des Präsidiums des Ministerrates vom 4. Oktober 1922, Nr. 29714/22 der Ministerialerlässe, Erlass des Eisenbahnministeriums Nr. 49880/22.

Umänderung der Bauexpositur ebenfalls eine Verordnung erlassen[22].

Die Bauverwaltung wurde in Myjava durch Erlass[23] am 1. November 1923 eingesetzt.

Das Generalprojekt von Veseli nad Morav. nach Myjava war durch Erlass des Eisenbahnministeriums[24] zur Ausarbeitung dem amtlich autorisierten Zivilingenieur Jaroslav Menclov in Mährisch-Ostrau übertragen, ebenso das Detailprojekt[25].

Die Revision der Bahn und der Station wurde im Mai 1921 vorgenommen und durch Ministerialerlass[26] vom 5. August 1921 anerkannt. Die Besichtigung durch die politische Behörde der mährischen Strecke (Km 0.0—24.449) ward vom 8. bis 26. April 1924 vorgenommen und die Baubewilligung durch Erlass vom 11. Juli 1924[27] erteilt.

Die Besichtigung durch die Verwaltungsbehörde der slovakischen Strecke (Km 24.449—39.298) erfolgte vom 28. bis 30. April 1924 und durch Erlass vom 26. August 1924[28] wurde die Ausführung des Baues bewilligt.

Die Oberaufsicht und die oberste Leitung hatte die Zentralbauleitung im Eisenbahnministerium in Prag inne.

Das erste Präsidium führte Ministerialrat Dr. Ing. Vla-

---

[22] Eisenbahnministererlass Nr. 32818 vom 11. Juni 1921 und 65006 vom 5. Dezember 1921.

[23] Vgl, Bericht Ing. Dr. J. Grüner und J. Sedlak im Archiv des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums.

[24] Eisenbahnministerialerlass vom 23. November 1923, Nr. 69161.

[25] Ministerialerlass Nr. 24796 vom 17. Mai 1920. Ministerialerlass Nr. 41372/1921 vom 29. Juli 1921.

[26] Ministerialerlass Nr. 36185/1921 vom 5. August 1921.

[27] Erlass vom 11. Juli 1924, Nr. 34913/24—Ú.S.S.

[28] Erlass vom 26. September 1924, Nr. 45454/Ú.S.S.

dimir Šramek, der am 24. März 1924 starb; darauf präsidierte bis Ende 1925 Sektionschef Ing. Josef Iserle und schliesslich Ministerialrat Dr. Ing. Josef Koneřza.

Dem Departemente Ú.S.S. in technischen, administrativen, finanziellen und Rechnungssachen stand Dr. Ing. Jaroslav Grüner vor, dem als Referent Ing. Jan Sédlak zugeteilt war. Inspektor Karel Kolejka, Oberadjunkt Frant. Sýkora wie einige Beamte der Rechnungsabteilung des Eisenbahnministeriums waren mit den Rechnungsarbeiten betraut.

Im Departement Ú.S.S./2 für Rechts-, Verwaltungs- und Personalangelegenheiten war bis 31. Juli 1927 J. U. Dr. František Nevole, Ministerialrat, als Präsident tätig. Als Referent amtete J. U. Dr. František Zuna; Referent in Personalangelegenheiten war der Oberkommissar der Staatsbahnen J. U. Dr. František Králik.

Vorstand im Departement Ú.S.S./3 für Tracés und Studienangelegenheiten, Eisenbahnoberbau, Stations- und Sicherheitseinrichtungen war Ministerialrat Ing. Jindřich Rybák. Referent in derselben Abteilung Ing. Gustav Kretschmer.

Ing. František Zelinka leitete das Departement Ú.S.S./4 für Unterbau, Brücken, Tunnels und Tunnelinstallationen. Referenten waren hierbei Ing. Václav Pícha und Ing. Karel Sander. Konstrukteure waren Ing. Karel Líndner, Ing. Vladímir Bibr und Ing. Vladímir Euler.

Das Departement Ú.S.S./5 befasste sich mit unterirdischen Bauten. Im Präsidium war Ministerialrat Ing. František Beran. Referent war Ing. František Sícha, Architekt Ing. Augustin Škudla.

Die Ortsbauleitung führte die Bauverwaltung für den Bau der Bahn Veselí nad Morav. - Nové Mesto nad V. in Myjava; Vorstand war Ing. Rudolf Pavlík, dessen Stellvertreter Ing. Jan Ticháček. —

Die Linie Veselí nad Morav.—Myjava wurde in folgende Stücke geteilt:

Teil 1. Veselí nad Morav. Km 0.000—10.600. Ausgeführt wurde dieser Teil von Ing. Rudolf Hlaváč.

Teil 2. Lipov Km 10.600—18.110. Die Baudurchführung lag Ing. Jan Becvář ob.

Teil 3. Velká Km 18.110—25.041, von Ing. Anton Čermák durchgeführt.

Teil 4. Myjava Km 25.041—29.170 von Ing. Robert Zwirner, Ing. Alois Růžička, Ing. Jaromir Jordánek und Ing. O. Siczynsky durchgeführt.

Teil 5. Myjava Km 29.170—36.816, dessen Baudurchführung Ing. Josef Šeda obliegt. Von Km 32.250 bis 36.816 handelt es sich bereits um den Teil der Linie Myjava —Nové Město nad V.

Mit den weiteren Aufgaben, wie Ankauf von Boden, Realitäten und anderer dinglichen Rechte war J. U. Dr. Čeňek Paolik, mit der speziellen Aufsicht über die Erdbauten Ing. Jan Lorek, mit den Ausmauerungsarbeiten Geometer Ing. Josef Dušek, beauftragt[29].

Die zu lösende Aufgabe der von Vesely nad Morav. nach Myjava führenden Bahn in der Länge von cirka 32.2 km und von hier 67.5 km weiterführenden Linie bestand darin, eine neue Eisenbahnverbindung zum Zentrum der Slovakei in der Richtung der transversalen Hauptbahn Brünn—Veselí nad Morav.—Nové Mesto nad V.—Handlová—Červená Skála —Margitany zu legen, um die Verkehrsbeziehungen vom Westen nach dem Osten der Republik intensiver zu gestalten.

Ing. Dr. Josef Koneřza hat den Zweck dieser Bahn in

---

[29] Vgl. Berichte von Ing. Dr. J. Grüner und Ing. J. Sedlák im Archiv des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums.

folgenden Worten umschrieben: «Diese Bahn bleibt ein dauerndes Bindeglied beider brüderlichen Zweige, der Weg zu wechselseitiger Ergänzung, Verständigung und Schätzung, wirtschaftlicher Blüte und Sicherung».

Durch die Karpathen wendet sich grösstenteils durch Tunnels die Eisenbahn Kúty—Bratislava und Kúty—Trnava. Die weissen Karpathen und Javorniky werden bis heute durch eine einzige Linie, die 150 km lange Vlárabahn bedient.

Zweckmässig und schnell sollte nun diese unwegsame Gegend mit dem mährischen Nachbar verbunden werden.

Zwei weitere Linien sollten Mähren mit dem Norden und dem Zentrum der Slovakei verbinden.

Im Eisenbahnministerium[30] wurden Studien angestellt, welche sich auf die Verbindungen mit dem Zentrum der Slovakei mit drei Uebergängen über die weissen Karpathen bezogen, nämlich über Stary Hrozenkov, über Hornemci und über Polau nach Myjava. Das Ministerium entschied sich für die Verbindung von Veselí nad/Morav. nach Nové Mesto n/Vah, und zwar über Myjava.

Die Bahn nimmt ihren Ausgang von Veselí nad Morava und schneidet die Bahn Brno—Veselí. Von Veselí führt sie nach Vel. Blatnici. Diese Gegend ist sehr reich an Obst und Wein. Von hier geht die Bahn nach Hronové Lhota, weiter nach Tasov und Lipov. Bei Veleška durchquert sie den grossen Viadukt. Ueber Velká nähert sich die Bahn der Steigung, die in Javornik endet. Unweit von hier ist der Grenzberg Vel. Javorina, der von Touristen sehr häufig bestiegen wird. In Javornik ist die Heimarbeit stark vertreten. Die Eisenbahnlinie führt von hier nach Polany, rechts von der Bahn bleibt der slovakische Vrbovce

[30] Departement IV-1.

und ist beim km 24,7 bereits auf slovakischem Boden. Die erste Ortschaft an der Bahnlinie ist Lešču. Die Strasse führt von hier nach Myjava. Nun nähert sich die Bahn dem 2.411,5 m langen Tunnel von Polana, dem längsten der Republik, durchquert ihn und führt durch eine obst- und weinreiche Gegend nach Myjava. Aepfel und Pflaumen gedeihen hier in grossen Mengen. Die Pflaumen werden zu «Slivovicz» gebrannt. Das jährliche Quantum wird auf 2000 hl. geschätzt. Es ist dies aber kein Exportartikel, sondern er dient lediglich dem heimischen Konsum. —

Die Stadt Myjava zählt etwa 10.000 Einwohner, die sich hauptächlich mit der Erzeugung von Säcken, Leder und Wolle beschäftigen. Die projektierte, noch im Bau begriffene Linie von Myjava nach Nové Mesto und das Projekt von Brezova nach Myjava, werden wenn diese Bauten durchgeführt sein werden, unter anderem die Ziegelindustrie fördern. Von Myjava führt die Bahn durch einen längeren Viadukt von Lieskov und nach Podhradí, durchläuft einen 486 m langen Tunnel, womit die Bahn eine Höhe von 387 m erreicht hat, um sich von hier bis Nové Mesto allmählich wieder zu senken. Die Luftlinie von Veselí nad Morava nach Nové Mesto beträgt circa 40 km; die Länge der Bahn 67.5 km[31].

### e) Die Bahn Krupina—Zvolen[32].

Durch Regierungsverordnung vom 4. März 1921 [33] wurde die Eisenbahndirektion und Ingenieurabteilung in Zvolen zu

---

[31] Vgl. Zel. Revue (Eisenbahnministerium), Jahrg. 1923.

[32] Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 93, vom 4. März 1923.

[33] Vgl. Denkschrift des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums über die Bahn Krupina—Zvolen, 1925.

errichten bestimmt und in Fachangelegenheiten direkt dem Eisenbahnministerium unterstellt. Es war die erste Aufgabe dieser Direktion, nicht nur qualifizierte, sondern auch schon bei früheren Bahnbauten praktisch erprobte Kräfte zu gewinnen.

Zentralinspektor Matěj Paolíček traf die ersten vorbereitenden Arbeiten. Der Sitz der einzelnen Bauleitungen war für den Teil 1 in Zvolen, für den Teil 2 in Dobroniva, für die Teile 3 und 4 in Pliešovce und für den Teil 5 in Krupina.

In Anwesenheit des (damaligen) Eisenbahnministers Jíři Stříbrny wurde die Linie Zvolen—Krupina am 15. Januar 1925 dem allgemeinen Verkehr übergeben. Es handelt sich hier um eine aus strategischen Gründen erbaute Verbindungsbahn. Das Gebiet, welches die Bahn durchzieht, ist im Norden und Westen von der Slatina und Hrona, im Osten und Süden von der Ipola begrenzt und von der Eisenbahnlinie Lučenec—Hr. Breznica—Čata und Lučenec—Ipol—Šahy - Čata eingeschlossen. Durch den Friedensvertrag von Trianon fiel die Bahn Šahy—Lučenec mit dem grossen Kohlengebiet von Salgótarján Ungarn zu, wodurch die Staatsgrenze an diesen Stellen schutzlos wurde und die Einwohner des Gebietes die Verkehrsverbindung mit dem Hinterlande verloren. Es fehlte hier auch jede Verbindung vom Norden nach dem Süden. Die eingleisige Bahn von Hronka—Breznic endet in der Bergstadt Báňské Stávníce und die Bahn Ipol. Šahy—Krupina hat als letztes Ziel Krupina, so dass schon bald nach dem Umsturze der Gedanke immer stärkeren Ausdruck fand, hier die bestehenden Verkehrslücken auszufüllen; so kam man zum Projekt der Bahn von Krupina nach Zvolen.

Mit der Ausarbeitung des Detailprojektes wurde Ing. A. Zráhal beauftragt. Vor der Durchführung des Bahnbaues

arbeitete die Bauverwaltung des Eisenbahnministeriums das Projekt aus, wodurch es gelang, die Linie von 35 km auf 33,796, also um 1204 m zu kürzen, und ebenso die Steigung vom 15‰ auf 14‰, sowie die Erdarbeiten, die 910.000 m³ umfassten, auf 800.000 m³ zu reduzieren.

Die Entscheidung zum Bau wurde vom Ministerrate im Jahre 1922 getroffen. Die geologische Struktur des Bodens studierte Dr. Josef Pluhař.

Der Bau wurde in fünf Teile von etwa 7 km geteilt. Durch öffentliche Ausschreibung wurde im Jahre 1922 der 1. Teil der Firma Ing. Vleček in Praha, der 2. Teil der Firma Ing. Rosenberg und Ing. Hradecky in Brno, der 5. Teil der Firma Ing. V. Vojáčkovi & Co. in Schlesisch-Ostrau und Ing. B. Prášil in Přívoz übertragen. Im Jahre 1923 wurde der dritte Teil der Firma Ing. B. Hollmann und Ing. B. Babuškovi in Praha und der 4. Teil der Firma Brüder Redlich in Brno vergeben.

Der Bau der Verwaltungsgebäude wurde im Jahre 1923 an Ing. B. Matûn, Baumeister in Bratislava, vergeben.

Die Erdbauten in den Stationen Dobroniv, Pliešow—Sáse, Babin und Krupina führte die Firma Spojéná stavebná účastinárská spoločnost in Bratislava aus. Der Bau des 1. Teiles begann am 3. Januar 1923.

Am 26. August 1923 besichtigte Präsident Masaryk bei Zvolen den Bau der Bahn und des Tunnels.

Am Bau der Bahn waren 900 Mann beschäftigt.

Die Bahn führt von Zvolen durch das Tal von Neresnic in südlicher Richtung nach Krupina. Das Gebiet hat ausgesprochen landwirtschaftlichen Charakter. Die Stadt Zvolen zählt 10.000 Einwohner. Bekannt ist von dort das zvolenische Mineralwasser. Bei Neresnic durchfährt die Bahn den Neresnicer Tunnel; weiter fährt sie an dem Schloss Dobrosky vorbei. In Neresnic sind berühmte warme Quel-

len. Durch den Viadukt von Bariny gelangt die Bahn nach Pliešovce und durch den Tunnel Vlčok erreicht sie Krupina.

### f) Die Entwicklung des sonstigen tschechoslovakischen Eisenbahnwesens.

Der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik erwuchsen schon in ihren Anfangsjahren schwierige Aufgaben, denn die Eisenbahneinrichtungen waren nach dem Umsturze in einem sehr unerfreulichen Zustande. In Hinsicht des zu bewältigenden Verkehrs war der Wagenpark zu klein und reparaturbedürftig, die Betriebsstoffe, vor allem Kohle, in ungenügenden Mengen vorhanden.

Nahezu zwei Drittel der tschechoslovakischen Bahnen wurden bis Ende Oktober 1918 von den Direktionen in Wien und Budapest verwaltet. Daraus erwuchs im Augenblicke der staatlichen Verselbständigung die Notwendigkeit, in Prag eine Zentraldirektion und im ganzen Gebiete der tschechoslovakischen Republik weitere Direktionen zu schaffen.

Diese Arbeiten erforderten Zeit. Die im tschechoslovakischen Eisenbahndienst tätigen Beamten waren grösstenteils schon im alten Oesterreich geschulte Kräfte, und hauptsächlich ihrer Initiative ist es zu verdanken, dass schon drei Monate nach der Entstehung der Republik das tschechoslovakische Eisenbahnministerium in der Lage war, die Zentralverwaltung zu übernehmen und neben den bestehenden Eisenbahndirektionen in Prag, Pilsen und Olmütz die Direktionen in Königgrätz, Brünn, Bratislava und in Košice zu schaffen.

Zur Zeit der Uebernahme bestand das gemischte Eisenbahnsystem. Darunter ist zu verstehen, dass neben den Staatsbahnen auch Privatbahnen bestanden. Seither ist die

Tendenz zur Verstaatlichung auch der noch bestehenden Privatbahnen unverkennbar.

Ihren Ausgang nahm die Verstaatlichungsaktion durch zwei Lösungen der Nationalversammlung[34]. Die Regierung wurde verpflichtet, einerseits dem Parlamente über die Verstaatlichung der Buštěhrader, Aussig-Teplitzer und Kaschau—Oderberger Bahn Anträge zu stellen, andrerseits die Verstaatlichung der vom Staate garantierten Lokalbahnen zu erwägen[35].

Erst nach der Botschafterkonferenz in Paris, die über das Teschener Plebiszit zu beraten hatte, konnte die Verstaatlichung der Kaschau—Oderberger Bahn in Angriff genommen werden. Die Durchführung war bis zu diesem Zeitpunkte dadurch erschwert, dass die Direktion dieser Eisenbahngesellschaft in Teschen im Plebiszitgebiete ihren Sitz hatte. Die Verwaltung der Kaschau—Oderberger Bahn wurde mit Regierungsverordnung vom 6. Oktober 1919 vom tschechoslovakischen Staate übernommen und der Eisenbahndirektion in Košice zugeteilt.

Die staatlichen Massnahmen erstreckten sich auch auf jene Privatbahnen, an deren Verstaatlichung man in absehbarer Zeit nicht denken konnte, oder überhaupt nicht dachte. Die staatliche Eisenbahnverwaltung liess es sich nicht nur angelegen sein, darüber zu wachen, dass die Privatbahnen in gutem Zustande erhalten werden, sondern auch darüber, dass die erforderlichen Investitionen der allgemeinen Entwicklung des Verkehrswesens entsprechen.

In der österreichisch-ungarischen Monarchie war der

---

[34] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung Nr. 212 vom 18. Januar 1919.

[35] Parlamentsberichte der tschechoslov. Nationalversammlung Nr. 1345 vom 7. November 1919.

Eisenbahnverkehr von Wien und Budapest aus zentralisiert. Die neuen Grenzen der Sukzessionsstaaten bedeuteten auch für das tschechoslovakische Eisenbahnwesen eine völlige Neuorientierung. Den Anforderungen des mit der intensiven wirtschaftlichen Entwicklung der Tschechoslovakei gewachsenen Eisenbahnverkehrs erwiesen sich die meisten Bahnhöfe als unzulänglich; besonders fühlbar war dies auf den Grenzstationen, die durch die Verselbständigung des tschechoslovakischen Staates plötzlich vor ungeahnte, verkehrstechnische Aufgaben gestellt waren. Das Bild, das sich uns heute zeigt, ist ein sehr erfreuliches. Alle Grenzorte sind den neuesten Verkehrszwecken entsprechend ausgebaut worden. Folgende Grenzorte sind grosse Verkehrszentren für den Transitverkehr geworden:

1. An der deutschen Grenze:

Haidemühle, Železná Ruda, Brod nad Lesy, Cheb, Asch, Vojtanov, Klingenthal, Johanngeorgenstadt, Vejprty, Raisenhain, Moldava, Podmokly, Děčín, Sebnice, Georgswalde-Ebersbach, Varnsdorf, Hrádek, Heřmanice bei Frýdland Zaordov, Jendřichovice, Polubny, Libava, Mezimeští, Stěnava, Střední, Mezilesí, Hypičice, Vednava, Hlucholazy, Krnov, Opava, Chuchelná, Bohumín, demnach 32 Stationen.

2. An der polnischen Grenze:

Petrovice, Těšín, Zwardoú, Suchá Horá, Medzilaborce, Sianki, Lawocane, Jašina, Orlov. (9 Stationen.)

3. An der österreichischen Grenze:

Horní Dvořiště, České Velenice, Slavonice, Šatov, Hrušovany-Šanov, Novosedly-Drnholec, Břeclava, Marchegg und Kopčany. (9 Stationen.)

4. An der rumänischen Grenze:

Dubinka, Terešva, Akna Slatina, Bičkiv Tovareň, Trebušeny-Bebij, Potok. (5 Stationen.)

Dies sind insgesamt 67 Grenzbahnhöfe, die in Hinsicht des Güterverkehrs zum Teil auch internationale Bedeutung erlangt haben, so unter andern Těšín an der polnischen, Horní Dvořiště und České-Velenice an der österreichischen und Dubovinka (Királhaza) an der rumänischen Grenze.

Unverkennbar ist aber die Bedeutung der ausgebauten Grenzbahnhöfe für den internationalen Personenverkehr.

Von Brod nad Lesy führt die Linie über München und den Brenner nach Italien; über München—Lindau in die Schweiz; Deutschland in westlicher Richtung durchquerend, nach Paris. Brod nad Lesy ist auch Ausgangspunkt der Linien, die Belgien und Holland erreichen.

Cheb ist der Eisenbahnknotenpunkt für die Linien in der Richtung nach Nürnberg, der Schweiz, Mittelfrankreich; über Frankfurt am Main, quer durch Frankreich erreicht man Spanien und Portugal; über Leipzig Berlin, über Hannover Holland.

Von Podmokly oder Děčín:

über Hannover, Münster, Holland, Belgien, die Häfen der Nordsee; über Berlin – Hamburg – Dänemark. In anderer Richtung führt eine Linie zum Baltischen Meerbusen, nach Danzig und Königsberg; über Polen, Lettland, Litauen, Estland nach Russland.

Von Bohumín:

über Preussisch-Schlesien, Berlin zu den Baltischen Häfen; nach Danzig und den Baltischen Staaten.

Von Petrovice:

über Granica oder Děčín nach Warschau, Lettland, Litauen, Nordrussland, Leningrad.

über Krakau, Léopol nach Rumänien, Ukraine, zu den Häfen des schwarzen Meeres sowie nach Moskau.

Von Horní Dvořiště:

über Linz nach Trieste, Venezia, über den Brenner nach Italien; mit der Westbahn durch den Arlberg in die Schweiz oder durch die Schweiz nach Italien, ebenso nach Frankreich.

Von České Velenice und Břeclav:

nach Wien, Llubljana, nach Trieste, Venezia.

Von Bratislava-Petrzalka:

durch Ungarn, Zagreb nach Jugoslavien und Griechenland.

Von Szob:

über Ungarn nach Rumänien, Jugoslavien, Bulgarien nach Konstantinopel; über Belgrad nach Saloniki.

Von Dubovinka:

über Transsylvanien nach Bucuresti zu den Häfen des schwarzen Meeres, nach Bulgarien und Konstantinopel[36].

Nach allen Himmelsrichtungen durchquert ein sehr dichtes Eisenbahnnetz die Tschechoslovakei. Wie wir oben darzustellen versucht haben, sind dies Linien, welche die junge Republik mit allen europäischen Staaten verbinden. Darin liegt denn auch die grosse Bedeutung des tschechoslovakischen Eisenbahnnetzes in weltwirtschaftlicher Beziehung.

---

[36] Anhang vgl. Landkarte.

## 2.

## Die durch die Loslösung bedingten Probleme.

### a) In strategischer Hinsicht.

Von Wien und Budapest nahmen die wichtigsten Bahnen nach allen Richtungen ihren Ausgang. Grenzbahnen sicherten den Personen- und Proviantnachschub und verbanden wichtige strategische Stützpunkte miteinander.

Diese Vorzüge kamen auch der tschechoslovakischen Republik zugute, als ihr Ende Oktober 1918 der auf ihrem Gebiete befindliche Teil der österreichisch-ungarischen Bahnen zufiel. Der tschechoslovakischen Republik erwuchs nun die Aufgabe, die neugeschaffenen Grenzen strategisch in verkehrspolitischer Hinsicht zu sichern, da die alten Verkehrseinrichtungen einem durch Grenzveränderungen entstandenen, politisch unkonsolidierten Neugebilde zu dienen hatten.

Der Schwerpunkt des Eisenbahnnetzes war Wien zugeneigt gewesen, die Nordsüdlinie mußte deshalb eine Drehung erhalten, da die Fäden des Eisenbahnnetzes ihren Knotenpunkt in Prag erlangen sollten. Dies wurde dadurch ermöglicht, dass die von Eger (Cheb) über Prag—Bohumin—

Kaschau(Kosiče) Királ-háza führende Linie zur wichtigsten Eisenbahnlinie der tschechoslovakischen Bahnen gemacht wurde. Die bestehenden Bahnen lahmzulegen, hätte auch den ökonomischen und finanziellen Grundsätzen widersprochen.

Während in den fünfziger Jahren strategische Gesichtspunkte auf Kosten volkswirtschaftlicher Interessen vernachlässigt wurden, die nördlichen, südöstlichen und Südlinien überdies ausländischen Finanzgruppen und deren Verwaltung überlassen waren, mussten nun in der Tschechoslovakei alle anderen, dem Allgemeininteresse weniger dienlichen Motive den machtpolitischen, rein strategischen Erwägungen weichen.

Der erste Schritt in dieser Richtung war der Erlass vom 1. März 1920[37], der die verwaltungsrechtlichen Grundlagen schuf, den slovakischen Teil der Kaschau—Oderberger Eisenbahn in den Betrieb der Staatsbahndirektion in Kaschau (Kosiče) überzuführen. Der schlesische Teil der Bahn blieb aber noch in Privatverwaltung. Begründet war diese verwaltungstechnische Massnahme mit der noch nicht endgültig festgesetzten Regelung der tschechoslovakischen Landesgrenzen in jenem Gebiete. Als die Teilung des Teschener Gebietes durchgeführt war, stand auch der administrativen Uebernahme des schlesischen Teiles der Kaschau - Oderberger Bahn seitens des Staates nichts mehr im Wege. In rechtlicher Beziehung wurde diese Massnahme durch das Gesetz vom 22. März 1920[38] und durch

---

[37] Parlamentsberichte der tschechoslov. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 8543 vom 1. März 1920.

[38] Parlamentsberichte der tschechoslov. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 690 vom 22. März 1920.

den Ministerialerlass vom 26. März 1921[39] vorbereitet. Finanzielle Wirkung erlangte die Aktion am 1. Januar 1921. Die schlesische Teilstrecke wurde der Direktion Olmütz, die slovakische der Direktien Kosiče zugeteilt. Die Lokalbahnen, die früher im Betriebe der Kaschau–Oderberger Eisenbahn waren, gehören nun ebenfalls in den Bereich der Direktion Kosiče[40]. Das Gesetz vom 30. Juni 1922[41] und die Verordnung der Regierung der Tschechoslovakischen Republik vom 7. Dezember 1922 über die Verstaatlichung der Aussig–Teplitzer Eisenbahn leiteten die Betriebsübernahme dieser Bahn durch den tschechoslovakischen Staat ein. Die Bahn wurde der Staatsbahndirektion Prag-Nord zugeteilt. Als dritte Verstaatlichung ist die der Buštěhrader Eisenbahn zu nennen.

Durch das Gesetz vom 8. Juni 1923 betreffend die Erwerbung der Buštěhrader Eisenbahn durch den Staat wurde die Regierung nach § 1 des erwähnten Gesetzes ermächtigt, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1923 für den Staat als Universalnachfolger das gesamte bewegliche und unbewegliche Vermögen der Aktiengesellschaft der Buštěhrader Eisenbahn (ausschliesslich der privaten Buštěhrader Eisenbahn) mit

---

[39] Parlamentsberichte der tschechoslov. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 712 vom 26. März 1921.

[40] Die Nationalversammlung der tschechoslovakischen Republik ermächtigte durch das Gesetz vom 25. Juni 1925 die Regierung die Aktien der Eisenbahn Kosiče—Oderberg für den tschechoslovakischen Staat zu erwerben und zur Deckung des Einlösungspreises vierprozentige bis zum Jahre 1966 amortisierbare Staatsschuldverschreibungen bis zum Höchstbetrag von Kč. 45,282.000 auszugeben. Siehe Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 158.

[41] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 234 vom 30. Juni 1922.

allen ihren Rechten und Verbindlichkeiten zu kaufen. Der § 2 dieses Gesetzes bestimmt, dass von diesem Kaufe die Aktien der Falkenauer Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft und die Rechte sowie Verbindlichkeiten auszuscheiden sind, die aus dem in Wien am 23. Oktober 1916 mit dem österreichischen Vereine für chemische und metallurgische Produktion abgeschlossenen Vertrage der Buštěhrader Eisenbahngesellschaft über den Kohlenbezug von der Falkenauer Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft resultieren. Aus diesem Vertrage übernimmt der Staat lediglich die aus den Betriebsrechnungen dieser Gesellschaft für die Jahre 1921 und 1922 sich ergebenden Verpflichtungen sowie die aus den Anlagekosten dieser Gesellschaft resultierenden Verbindlichkeiten, letztere bis zur Höhe von 4 Millionen Kč. Aus dem § 3 geht hervor, dass zur Deckung des Kaufpreises der Staat sämtliche Passiven der Buštěhrader Eisenbahn übernimmt, die nicht ausgeschieden wurden. Der Staat bietet ihr ferner 34,403.600.— Kč., wovon 450.770 Kč in barem binnen vierzehn Tagen nach Ausfertigung des Kaufvertrages durch die Vertreter der Staatsverwaltung und die restlichen 33,952.830.— Kč. bar in zwei gleichen, unverzinslichen, am 15. Januar 1924 und am 15. Januar 1925 fälligen Raten zahlbar sind, Die angeführten Raten des Kaufpreises werden ohne irgendwelchen Steuer- und Gebührenabzug ausgezahlt werden. Die §§ 4, 5, 6, 7 und 8 regeln das Innenverhältnis der Staatseisenbahnverwaltung zur Beamtenschaft und sonstige Personalangelegenheiten in Hinsicht der bestehenden Fonds und Wohlfahrtseinrichtungen. § 9 enthält Bestimmungen, welche die Rechte des Staates sichern; die Veräusserung oder Belastung der den Gegenstand der Einlösung bildenden unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf der Zustimmung eines besonderen vom Staate bestellten Kommissärs. § 10 bestimmt den Liquidationsbeginn der Gesellschaft

und ferner, dass die Kosten der Liquidation vom Staate getragen werden. § 11 sieht einen besonderen Vertrag zwischen der Staatsverwaltung und der Buštěhrader Eisenbahngesellschaft vor, wobei das Gesetz den Rahmen des zu schaffenden Vertrages zu bilden hat. § 12 ermächtigt den Finanzminister zur Beschaffung der zum Ankaufe der Bahn erforderlichen Geldmittel durch ein Anlehen zur Bereitstellung der Geldmittel für diesen Zweck. § 13 sieht die Eingliederung der Buštěhrader Eisenbahn in das Netz der tschechoslovakischen Staatsbahnen und die Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion mit der Kompetenz der bisherigen Direktionen vor. § 14 und § 15 enthalten die Bestimmungen über die Stempel- und Gebührenfreiheit der auszustellenden Urkunden u. dgl., sowie die Wirksamkeit des Gesetzes. Administrativen Zwecken diente die Regierungsverordnung vom 5. Juli 1923 zur Durchführung des Gesetzes vom 8. Juni 1923[42] betreffend die Erwerbung der Buštěhrader Eisenbahn durch den Staat. Zu § 14 des zitierten Gesetzes wurde ergänzend bestimmt, dass die neue Staatsbahndirektion ihren Sitz in Prag und die Bezeichnung Prag-Nord erhalte. Der Dienstbereich dieser Staatsbahndirektion wurde nach dieser Verordnung derart festgesetzt, dass er die einerseits von der Strecke der Buštěhrader Eisenbahn in Prag - Bubna—Eger, anderseits von der Strecke Vysočan – Všetat – Teschen – Staatsgrenze begrenzten Strecke mit Ausnahme der Eisenbahnlinien Rakonitz—Laun – Vorstadt und Asch—Adorf umfasst; ausserdem gehören zur neuen Direktion die Strecken: Marienbad – Karlsbad mit der Zweigbahn Schönwehr Neusattl, ferner die Kaadener Lokalbahn,

---

[42] Parlamentsberichte der tschechosl. Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 124, vom 8. Juni 1923.

die Tellstrecke Smichov—Duschnik—Stredokluk und Smichov—Hostiwitz. Alle bis zum Tage der Kundmachung der zitierten Verordnung von der Buštěhrader Eisenbahngesellschaft betriebenen Strecken gingen sofort in die Verwaltung der neuen Direktion über, die übrigen Strecken mit dem Tage und in dem Umfange, wie es das Eisenbahnministerium für jede dieser Strecken später zu bestimmen in Aussicht stellte.

Während diese Massnahmen die Verstaatlichung strategisch wichtiger Hauptbahnen einschlossen, beschritt das Gesetz vom 27. Juni 1919 den Weg zur staatlichen Monopolisierung des tschechoslovakischen Eisenbahnnetzes auch auf dem Gebiete des Baues von Lokalbahnen. Es definiert zunächst den Begriff der Lokal- und Kleinbahnen (siehe Anhang §§ 1 und 5), bestimmt in § 2, dass die Lokalbahnen überall dort, wo eine Notwendigkeit von Massentransport besteht, der mit anderen Verkehrsmitteln nicht besorgt werden kann, als Staatslinien mit Beiträgen der Interessenten erreicht werden sollen, falls durch vorangehende Ertragsberechnung amtlich erwiesen wird, dass die Betriebseinnahmen mindestens den Betriebsaufwand decken. § 3 schreibt endlich vor, dass mit Rücksicht auf die Wichtigkeit, welche eine bestimmte Lokalbahn teils durch Ergänzung des Eisenbahnnetzes, teils für den eigenen Umkreis besitzt, die Beiträge der Interessenten mit einem Teil des Investitionsaufwandes, der von der Regierung festgesetzt wird, jedoch nie mit niedrigerem Beitrage als 30% dieses Aufwandes bemessen werde, was vor Beginn des Baues zu erfolgen hat.

Dieses Gesetz war parlamentarischer Initiative zu verdanken, die staatliche Inangriffnahme des Lokalbahnbaues forderte, da er jahrzehntelang vernachlässigt worden war. Merkwürdig ist die Tendenz des neuen Gesetzes, dem freien Wettbewerb den Boden des Lokalbahn-

baues zu entziehen. Die vom Staatssozialismus erfüllte Machtpolitik der tschechoslovakischen Regierung ist hier unschwer zu erkennen. Der Grundsatz des Staatsbahnsystems wird hier für das Lokalbahnwesen postuliert. Die finanzielle Beteiligung der Lokalbahninteressenten scheint dieses Prinzip nicht zu durchbrechen, denn es sollen unrentable Linien überhaupt nicht gebaut werden.

Das Gesetz vom 22. Dezember 1920 ist die formelle Grundlage für die Uebernahme[43] der Privateisenbahnen in die Verwaltung des Staates. Nach § 1 dieses Gesetzes soll dem Eisenbahnministerium das Recht zustehen, aus Gründen des Staatsinteresses jederzeit die Verwaltung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahn zu übernehmen und sie durch die staatliche Eisenbahnverwaltung auf Rechnung der Konzessionäre zu führen. § 3 besagt, die staatliche Eisenbahnverwaltung habe das Recht, durch zweckmässige Führung, beziehungsweise durch Vereinigung des Dienstes und der Betriebsmittel staatlicher Strecken sowie der privaten Eisenbahnlinien, die sie nach diesem Gesetze verwaltet, eine Organisation des Eisenbahndienstes sicherzustellen, die den öffentlichen Interessen entspricht. Ferner sind noch die §§ 5 und 6 hervorzuheben, die dahin lauten, dass die Einzelheiten der Organisation der in die Verwaltung des Staates übernommenen Eisenbahnlinien nach den Grundsätzen dieses Gesetzes durch einen Betriebsvertrag geregelt werden, den die staatliche Verwaltung der Eisenbahn mit dem Konzessionär vereinbart. Kommt innerhalb der vom Eisenbahnministerium festgesetzten Frist eine Einigung nicht

---

[43] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung: Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Nr. 690, vom 22. Dezember 1920.

zustande, so entscheidet das Eisenbahnministerium. Der Konzessionär ist aber ohne Rücksicht auf die Verhandlungen über diesen Betriebsvertrag verpflichtet, die Eisenbahn an dem vom Eisenbahnministerium bestimmten Tage in die Verwaltung des Staates diesem Gesetze gemäss zu übergeben. Das Gesetz kann auch auf jene Privateisenbahnen angewendet werden, die bereits in der Verwaltung des Staates stehen.

Ob diese Gesetze dem allgemeinen Rechtsempfinden entsprochen haben, ob die Schaffung eines unabhängigen Verwaltungsgerichtshofes und die Zuweisung solcher und anderer strittiger Rechtsfälle nicht angezeigt gewesen wäre, ist hier nicht zu untersuchen. Es handelt sich lediglich darum, zu zeigen, welche gesetzlichen Massnahmen die machtpolitischen Zentralisierungstendenzen auf dem ganzen Gebiete des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens unterstützten.

Wie die Haupteisenbahnlinien, die bisher in Betrieb und Verwaltung privater Gesellschaften standen, in den Besitz und in die Verwaltung des Staates überführt wurden, und ebenso die Gründe dieser Massnahmen haben wir bereits dargelegt; ferner wurde die rechtliche Regelung des Ueberganges, wie die Tendenzen zur Vereinheitlichung des ganzen Eisenbahnnetzes hier angedeutet. Es erübrigt uns noch, zu zeigen, welche gesetzlichen Massnahmen zwecks Erwerbes der vom Staate oder vom Lande Böhmen garantierten Eisenbahnen durchgeführt wurden und in welchem Umfange die Ueberleitung dieser Eisenbahnen in Staatsbesitz erfolgte.

Zuvor wollen wir aber noch über die geschichtliche Entwicklung der gesetzlichen Massnahmen auf dem Gebiete des Lokal- und Kleinbahnwesens folgenden Ueberblick geben.

Das Gesetz vom 25. Mai 1880 betreffend die Zugeständ-

nisse und Begünstigungen für die Lokalbahnen, hatte die Frage der finanziellen Unterstüzung der Lokalbahnen durch den Staat nicht grundsätzlich geregelt, sondern dieselbe der fallweisen Entscheidung durch besondere Gesetze überlassen. Die Notwendigkeit einer prinzipiellen Regelung der Finanzierung der Lokalbahnen unter Festhaltung der Beteiligung des Staates, der Länder, Bezirke und Gemeinden, sowie der sonstigen Interessenten, verursacht durch die Konjunktur der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, sowie die damit verbundene Erlahmung der Unternehmertätigkeit, zwang die parlamentarische Vertretung zur Diskussion jener Fragen; sie sollten eine Belebung der Unternehmertätigkeit auf dem Gebiete des Lokalbahnbaues in die Wege leiten. In Böhmen war das Parlament im Jahre 1892 mit diesen Problemen beschäftigt. Das zweite Lokalbahngesetz war aber schon am 17. Juni 1887 beschlossen worden. Es hielt die Regelung des Verhältnisses der Lokalbahnen zur Finanzverwaltung und die Uebernahme derselben in Staatsbetrieb aufrecht. Das Gesetz vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niedrigerer Ordnung ermächtigte die Regierung, sich an der Kapitalbeschaffung für solche neue Lokalbahnen zu beteiligen, durch deren Inbetriebsetzung nach dem durch Staatsorgane gepflogenen Erhebungen ziffermässig bestimmbare finanzielle Vorteile für einzelne Zweige der Staatsverwaltung (Post-, Telegraphen-, Strassen-, Montan-, Salinen- und Staatseisenbahn-Verwaltung) erzielt werden. Die Beitragsleistungen des Staates sollen entweder à fonds perdu oder in Form einer jährlichen Subvention oder einer Kapitalzahlung nach Massgabe der dem Staate durch die Lokalbahn nachweisbar erwachsenden Vorteile gewährt werden[44].

---

[44] Vgl. Otto Fröhlinger: Grundzüge des Eisenbahnwesens, Seite 128. Verlegt von Dr. jur. Ludwig Huberti, Leipzig.

Die Stempel-, Steuer- und Gebührenfreiheit soll ein weiteres Glied der finanziellen Erleichterungen seitens des Staates bilden. Als Aequivalent hiefür sichert sich die Staatsverwaltung das Recht, die konzessionierte Bahn jederzeit einlösen zu können; ebenso das Recht der Benützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder erst herzustellenden, vom Staate betriebenen Eisenbahnen gegen Entrichtung einer angemessenen Gebühr. Bei der Konzessionierung der eigentlichen Kleinbahnen kann die Regierung auf das bezüglich der Lokalbahnen vorbehaltene Recht der jederzeitigen Einlösung durch den Staat und auf das staatliche Heimfallsrecht verzichten; dasselbe hat auch gegenüber autonomen Körperschaften zu erfolgen[45].

Die Entwicklung auf dem Gebiete des Lokal- und Kleinbahnwesens war von verschiedenen Grundsätzen geleitet. Zwei Gedanken waren aber besonders ausgeprägt:

Der Staat gewährte den Privatbahnen, bis zum Zerfalle der Donaumonarchie, weitgehende Unterstützung und suchte sich auch in deren Angelegenheiten nicht einzumischen.

Eine vollständige Aenderung trat nun in dieser Beziehung in der Eisenbahnpolitik der tschechoslowakischen Republik ein.

Es wurden Uebereinkommen mit Lokalbahnen- oder Kleinbahnaktiengesellschaften geschlossen, aus denen hervorgeht, dass die Uebergabe ihrer Eisenbahnlinien mit dem 1. Januar 1925 in das Eigentum des tschechoslovakischen Staates erfolgt und zwar mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör, mit allen Fahrbetriebsmitteln und

---

[45] Vgl. Otto Fröhlinger: Grundzüge des Eisenbahnwesens, Seite 55, verlegt bei Dr. jur. Ludwig Huberti, Leipzig.

sämtlichen Vorräten, sowie das übrige Vermögen der Gesellschaft mit allen Aktiven und Passiven, auch mit dem Reservefonds, insofern derselbe nicht bestimmungsgemäss mit Genehmigung der Staatsverwaltung verbraucht wird. Dagegen übernimmt der Staat, nach Artikel II der Uebereinkommen, zur Selbst- und Alleinzahlung nach dem bestehenden, durch die Staatsverwaltung genehmigten Tilgungsplane den Rest des bisher ungetilgten Teiles des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen, jetzt Zemská Banka in Praha kontrahierten Hypothekardarlehens zum Nominalwerte. Sämtliche Stammaktien tritt die Eisenbahngesellschaft dem Staate ohne besonderes Entgelt ab. Die Gesellschaft beschafft die durch die Gesellschaft ausgegebenen Stammaktien mit Ausnahme der im Eigentume des Landes Böhmen befindlichen und übergibt sie dem Staate bis zum 31. Dezember 1924. Artikel III bestimmt den Verzicht auf weitere Forderungen gegenüber dem Staate, mit Ausnahme der im Artikel II festgesetzten. Artikel IV enthält die Liquidationsbedingungen, Artikel V formale Uebergangsvereinbarungen, ebenso die folgenden Artikel. Den Umfang der Verstaatlichungsaktion der Lokal- und Kleinbahnen ersehen wir aus dem Gesetze betreffend den Erwerb der vom Staate oder vom Lande Böhmen garantierten Eisenbahnen durch den Staat selbst.

Es sind dies:

I. Die Aktiengesellschaften der:

1. Lokalbahn Benešov—Vlašim—Dolní Kralovice,
2. Lokalbahn Domažlice—Tachau,
3. Lokalbahn Chlumec—Kralové Městec,
4. Lokalbahn Neuhaus—Neubistritz,
5. Lokalbahn Jičin—Rovensko—Turnov,
6. Eisenbahn Karlsbad—Johanngeorgenstadt,

7. Lokalbahn Wolframs—Telč,
8. Eisenbahn Marienbad—Karlsbad,
9. Lokalbahn von Deutschbrod nach Humpolec,
10. Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz,
11. Lokalbahn Deutschbrod—Tišnov,
12. Vereinigte Böhmerwald-Lokalbahnen,
13. Eisenbahn Schönwehr—Eilbogen,
14. Lokalbahn Zwittau—Polička,
15. Lokalbahn Vodňan—Týn nad Vltavou,
16. Lokalbahn Všetin—Velké Karlovice,
17. Lokalbahn Brandýs nad Labem—Neratovice,
18. Lokalbahn Čerčany—Modřany—Dobříš,
19. Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau,
20. Lokalbahn Doudleby—Vimberk—Rokitnitz,
21. Lokalbahn Chrudim - Holice,
22. Lokalbahn Neuhaus—Obratany,
23. Kaadner Lokalbahn,
24. Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)—Merkelsgrünn,
25. Lokalbahn Kolín—Čerčany—Kacov,
26. Lokalbahn Libochovice—Vranany,
27. Lokalbahn Laun—Libochovice,
28. Lokalbahn Mělnik—Mšeno,
29. Brüx—Lobositzer Verbindungsbahn,
30. Lokalbahn Mšeno—Dolní Cetno,
31. Netolicer Lokalbahn,
32. Lokalbahn Neuhof—Weseritz,
33. Lokalbahn Opočno—Dobruška,
34. Lokalbahn Schlackenwerth - Joachimsthal,
35. Lokalbahn Rakonitz—Petschau—Buchau,
36. Lokalbahn Rakovnik—Mladotice,
37. Lokalbahn Roudnice—Hospozin,
38. Lokalbahn Sedlec—Hora—Kutna—Zruč,
39. Lokalbahn Stankau—Bischofteinitz—Ronsperg,

40. Lokalbahn Strakonic—Blatna Březnice mit ihren Abzweigungen,
41. Lokalbahn Světla—Ledeč - Kacov,
42. Lokalbahn Schweissing-Haid,
43. Lokalbahn Tabor—Bechyně,
44. Lokalbahn Zadni Třeban—Lochovice,
45. Lokalbahn Tirschnitz—Wildstein—Schönbach.

II. Die Konzessionäre der Lokalbahnen:

46. Sudoměř -Skalsko—Stára— Paka,
47. Nixdorf—Rumburg,
48. Polná Stecken—Polnáměsto.

In den folgenden Artikeln bestimmt das Gesetz die Art der Finanzierung dieser Bahnen seitens des Staates, die Uebergabe der Dokumente und anderer Schriftstücke, die zur privatrechtlichen Eigentumsübertragung erforderlich sind, die Uebernahme des Personals durch den Staat, das bisher zum Betriebe der Bahnen notwendig war, sowie die Uebernahme der gesamten Einrichtungen, mit allen ihren Rechten und Verbindlichkeiten.

Alle angeführten Gesetze haben gezeigt, dass durch die Verstaatlichung des gesamten tschechoslovakischen Eisenbahnnetzes der Zweck verfolgt wird, das zentralisierte Eisenbahnwesen einer einheitlichen Leitung und Verwaltung zu unterstellen, um gegenüber der Gesamtheit durch die Monopolstellung dieses sowohl für jede einzelne Privatwirtschaft als auch für alle Wirtschaftszweige eminent wichtigen Verkehrsapparates sich in machtpolitischer Beziehung jederzeit zu behaupten.

Es ist bereits ausgeführt worden, dass machtpolitischen Zwecken vor allem die militärischen Bahnen dienen, die eine rasche Konzentration und Dislokation des Heeres und des

Kriegsmaterials nach und von bestimmten, strategisch wichtigen Punkten vermitteln. In der Regel werden sie doppelgeleisig gebaut. Befestigungsanlagen berühren sie an strategischen Knotenpunkten; grössere Steigungen werden möglichst vermieden, ebenso enge Kurven umgangen, wodurch die Leistungsfähigkeit der Bahnen vergrössert wird. Diese Bahnen dienen im Frieden selbstverständlich aber auch wirtschaftlichen Zwecken.

Schon einleitend ist darauf hingewiesen worden, dass die neuerbauten Linien hauptsächlich aus strategischen Gründen geschaffen worden waren. Besonders die Grenze gegen Ungarn erforderte in strategischer Hinsicht jene Sicherung, welche nur durch Eisenbahnlinien gewährleistet werden konnte. Durch die kommunistische Invasion war die Gefahr, die der Tschechoslovakei von ungarischer Seite drohte, offenkundig geworden; alles wurde seit dieser Zeit unternommen, um auch jene Grenzgebiete der Republik strategisch zu sichern.

### b) in weltwirtschaftlicher Hinsicht.

Einen klaren Begriff über die Stellung des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens in weltwirtschaftlicher Hinsicht vermittelt ein Vergleich der Schienenlänge des tschechoslovakischen Eisenbahnnetzes mit der Länge des Eisenbahnnetzes der Erde. Nach der Gesamtstatistik für das Jahr 1927 hatte das Eisenbahnnetz der Erde eine Schienenlänge von 1.224.180 km, was ungefähr dem dreissigfachen Aequatorumfange entspricht. Mit 13,496.676 km, d. s. 1,11 % des gesamten Schienennetzes der Erde, nimmt das tschechoslovakische Eisenbahnnetz den 9. Rang ein. Dass dies ganz bedeutend ist, geht auch daraus hervor, dass Deutschland beispielweise mit einer Schienenlänge von 58.000 km am Schienennetz der Erde einen Anteil von 4,8 % hat. Wenn

wir berücksichtigen, dass die Tschechoslovakei eine Fläche von nur 140.968 km² bedeckt, während Deutschland eine Flächenausdehnung von 540.777 km² hat, die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes in beiden Staaten somit nahezu gleich ist, so ist schon daraus auf die volkswirtschaftlich hohe Stufe der jungen Tschechoslovakischen Republik zu schliessen.

Die durch die Loslösung bedingten Probleme in weltwirtschaftlicher Hinsicht waren zweifacher Art in Bezug auf: 1. die Ein- und Ausfuhr und 2. den Transitverkehr und hier wiederum in erster Linie mit den Nachbarstaaten, in zweiter Linie mit dem sonstigen Ausland.

Es erwies sich nach dem Umsturze notwendig, den gegenseitigen Güterverkehr mit den Nachbarstaaten so weit als möglich aufrecht zu erhalten. Schon am 5. November 1918 wurde mit Deutschösterreich die Anerkennung der bestehenden Tarife vereinbart.

Die polnischen und jugoslavischen Bahnen traten diesem Uebereinkommen bei und auf diese Weise war der herrschenden Lage auch mit diesen benachbarten Staaten Rechnung getragen.

Mit Ungarn blieb jedes Einigungsbestreben aus, da sich die Tschechoslovakei mit jenem Staate in Kriegszustand befand. Am wichtigsten war aber die verkehrspolitische Annäherung mit Deutschland. Schon zu Beginn des Jahres 1919 kam es mit Berlin auf Grundlage des Berner Internationalen Uebereinkommens und der bis dahin bestandenen gemeinsamen Tarife zu einer Vereinbarung. In ähnlichem Sinne wurde auch mit der Schweiz und anderen ausländischen Bahnen Uebereinkommen getroffen.

Wie schon hervorgehoben wurde [46], sind von allen die Tschechoslovakei umgebenden Bahnen, die reichsdeutschen am wichtigsten. Die Reichsbahnen hatten bis vor kurzem die

---

[46] Vgl. Narodni Listy: vom 1. Januar 1928.

niedrigsten Tarifsätze im Transitverkehr von ganz Mitteleuropa. Es erscheint überhaupt als eine sehr bedeutende Aufgabe der Tschechoslovakei, Verkehrswege zu den reichsdeutschen Häfen zu günstigen Bedingungen vertraglich zu erlangen, beziehungsweise zu sichern. Trotzdem der Eisenbahnverkehr seitens der Tschechoslovakei nach Triest grösser ist als nach den deutschen Häfen, erscheint es notwendig, den Verkehr nach Norden in erster Linie zu fördern, da dieser kürzer und weniger beschwerlich ist als derjenige nach dem Süden. Zudem darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass Deutschland der grösste Verbraucher tschechoslovakischer Waren ist; die Bedeutung der reichsdeutschen Bahnen für den Transitverkehr nach Amsterdam und Rotterdam, nach der Schweiz, nach Belgien und Frankreich, ferner nach Polen und Russland ist von ganz besonderer wirtschaftlicher Tragweite.

Es wäre sehr angezeigt, wenn bei den Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland eine Klausel Aufnahme fände, durch die dem gegenwärtigen Güterverkehr Reziprozität eingeräumt würde, zumal der tschechoslovakisch-deutsche Verkehr der grösste zwischenstaatliche Verkehr in Europa ist.

Im nächsten Jahre [47] wird die Tschechoslovakische Republik im Hamburger Hafen Gebietsstreifen erhalten und es ist zu hoffen, dass es dem tschechoslovakischen Staate gelingen wird, diese Teile, so auszubauen und wirtschaftlich zu verwenden, wie es sich für den Güterverkehr mit Deutschland und den überseeischen Ländern erfahrungsgemäss am zweckmässigsten erweist.

### c) in nationalwirtschaftlicher Hinsicht.

Das Kernproblem des tschechoslovakischen Verkehrswesens ist das Eisenbahnproblem in nationalwirtschaftlicher

---

[47] Vgl. Narodni Listy: vom 1. Januar 1928.

Hinsicht. In den vorhergehenden Ausführungen sind die Verständigungsbestrebungen und die erreichten Uebereinkommen mit dem Auslande hervorgehoben worden. Diese Massnahmen für die Wiederherstellung eines einheitlichen oder ineinandergreifenden Betriebes der zerschnittenen Hauptrouten waren auch in nationalwirtschaftlicher Hinsicht notwendig geworden. Man suchte zunächst die Vereinheitlichung des Bahnnetzes durch Zusammenlegung der Direktionen, welche seit dem Umsturze Rumpfstrecken zu verwalten hatten, zu beschleunigen. Ein weiterer Schritt war die Rationalisierung und Oekonomisierung der Bahnen. Die Rationalisierung bestand in der Intensivierung des Verkehrs, die Oekonomisierung in der Herabsetzung der sachlichen Ausgaben, der Erhöhung der Tarife und der technischen Vervollkommnung der Eisenbahnen.

Die Schnelligkeit der Züge ermöglichte eine weitere Verbilligung, da die Umschlagsdauer der marktfähigen Waren vermindert wurde und das Betriebskapital im Kreislauf Geld-Ware-Mehrgeld durch die häufigere Verwendung des Kapitals verschiedensten Zwecken dient. Zudem trat als weiterer Faktor hinzu, dass leichtverderbliche Waren durch die Beschleunigung des Transportes in die grossen Stadtzentren befördert werden konnten. Diese Waren erlangten dadurch eine grössere Verwendbarkeit, denn sie waren losgelöst vom engen Markte.

Durch die Erstellung und Entwicklung einer direkten Verbindung mit der Slovakei und Karpathorussland ist in nationalwirtschaftlicher Hinsicht der grösste Fortschritt auf dem Gebiete des internen Eisenbahnwesens erreicht worden.

Durch die Erstellung weiterer neuer Linien, durch den Bau eines 2., 3. und 4. Geleises, durch den systematischen Ausbau des Eisenbahnmaterials, durch Erweiterung der verkehrstechnisch und wirtschaftlich wichtigen Stationen, durch Errichtung neuer Werkstätten, ist nicht nur die Leistungs-

fähigkeit einzelner besonders wichtiger Transportwege gehoben, sondern die Intensität des ganzen tschechoslovakischen Eisenbahnverkehrs gefördert worden [48].

In unserer Untersuchung über den Einfluss der tschechoslovakischen Eisenbahnen auf die Landwirtschaft, die Industrie und den Handel, werden wir, abschliessend und ergänzend auf einzelne wirtschaftspolitische Fragen zurückkommen, aus denen die volle wirtschaftspolitische Bedeutung der tschechoslovakischen Eisenbahnen hervorgehen wird.

### d) in kultureller Hinsicht.

Von den Kulturzentren Wien und Budapest waren die tschechoslovakischen Länder seit der Verselbständigung losgelöst und daher war die Aufgabe naheliegend, die Grossstädte der Republik in ihren kulturellen Bestrebungen in weitgehendstem Masse zu fördern. Die tschechoslovakischen Eisenbahnen wirkten aber nicht nur in dieser Hinsicht unterstützend mit, sondern sie förderten auch die Freizügigkeit vom Lande in die Stadt, über Land und Meer, soweit die Auswanderung nach Nord- und Südamerika in Betracht kam. Sie förderten ferner die Grosstadtbildung und vermehrten auf diese Weise die Kulturzentren.

Die Eisenbahnen ermöglichten eine weitgehende Arbeitsteilung auch auf kulturellem Gebiete. Sie führen den Wissenschaftler in schneller Fahrt zu den Quellen, die er sucht. Er gewinnt Zeit und ist nicht dauernd an seine Wohnstätte gebunden. Der Geschichtsforscher kann an einem Tage heute das Grab Casanova's bei Teplitz (Westböhmen), die Heimat Komensky', Palacky' und Masaryk' (an der Bahnlinie Brno—

---

[48] Vgl. Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung vom 31. III. 1920, Rede des Abgeordneten Pelika (tschechisch. Soz.).

Veseli nad Morav.) besichtigen, der Arzt kann die Heilquellen der westböhmischen, wie der slovakischen Bäder in kurzer Zeit an Ort und Stelle studieren ; die Prager Zeitungen, die nachts gedruckt werden, kann man am folgenden Tage in den kleinsten Ortschaften der Republik lesen. Dies ist den Eisenbahnen zu verdanken. Indem diese Verkehrsmittel Nachrichten mit bisher noch nie erreichter Schnelligkeit und Massenhaftigkeit befördern, tragen sie wesentlich zur Verbreitung von kulturellen Gütern in den weitesten Volkskreisen bei.

Die Wissenschaft, die den jeweiligen Stand des Erreichten verbreiten soll, um dieses Erreichte weiter auszubauen und zu vervollkommnen, erlangte in den Eisenbahnen einen mächtigen Förderer dieser Bestrebungen. Die Grossstädte, deren Bildung erst durch die wirtschaftliche Entwicklung und nicht zuletzt durch den Schienenstrang möglich geworden war, verdanken den Eisenbahnen auch ihre kulturelle Entwicklung.

Die Ansammlung in den Städten forderte eine Bautätigkeit und diese wieder eine neuzeitliche technische und wissenschaftliche Schulung. So wurde die Verkehrspolitik die Voraussetzung einer zweckdienlichen Baupolitik und mit dieser war ein bestimmtes kulturelles Niveau eng verbunden. Die Eisenbahnen haben zur Hebung des Volkswohlstandes durch Steigerung der Produktivität beigetragen. Während ein Teil des Volkes sich vorwiegend der Güterproduktion widmete, konnte ein anderer Teil sich der Kunst und Wissenschaft widmen. So können wir ein Zitat Schultzes[49] von Friedrich List aus dem Aufsatz «Eisenbahnen und Kanäle» in der 2. Auflage des Staatslexikons von Rotteck und Welcker hier folgen lassen in dem es heisst: «Der wohlfeile, schnelle,

---

[49] Dr. Bruno Schultz: „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. Jena 1922, S. 175.

sichere und regelmässige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen.» Schultz fügt dem hinzu: «Der Sprengung der örtlichen Gebundenheit folgte die der geistigen.»

Wir haben hier die unmittelbaren Wirkungen der Eisenbahnen auf das Kulturniveau eines Volkes betrachtet und abschliessend sei noch auf die mittelbaren Wirkungen der Eisenbahnen in kulturpolitischer Beziehung hingewiesen. Nicht nur, dass das ganze Eisenbahnwesen einen grossen Apparat an Fachschulen zur Heranbildung des Eisenbahnpersonals notwendig macht und die Heranbildung von sachkundigen und wissenschaftlich geschulten Lehrkräften erfordert; nicht nur, dass über das Gebiet des Eisenbahnwesens eine unübersehbare Fülle an Tagesfragen, theoretischen und praktischen Inhaltes in der Eisenbahnliteratur geschaffen wurde, sondern auch, dass die Universitäten und Hochschulen Institute für Verkehrslehre und Lehrstühle für Verkehrswissenschaften errichtet haben und dort, wo sie noch nicht bestehen, lebhafte Bestrebungen zur Verwirklichung dieser fruchtbaren Idee bestehen, das alles zeigt und beweist die belebende kulturpolitische Kraft, die von den Eisenbahnen ausgeht. In der Tschechoslovakei werden heute wiederum ausländische Fachgelehrte des Eisenbahnwesens zur Untersuchung von Kernproblemen und zur Klärung anderer wichtiger das tschechoslovakische Eisenbahnwesen betreffende Fragen herangezogen, Enqueten veranstaltet und der wissenschaftlichen und fachmännischen Schulung der Eisenbahnbeamten besondere Beachtung geschenkt.

### 3. Die tschechoslovakische Tarifpolitik.

Die wirtschaftliche Entwicklung bestimmt den jeweiligen Inhalt der Tarife. Da das Wirtschaftsleben beständigen Veränderungen unterworfen ist, sind auch die Tarife Wandlungen ausgesetzt. Die Eisenbahnpolitik sucht bestimmte Grundsätze in den Eisenbahntarifen durchzusetzen, die im Einklang mit dem Wirtschaftsleben stehen.

Die tschechoslovakische Eisenbahntarifpolitik ist ebenso wenig wie jede andere Eisenbahntarifpolitik das Resultat legislativer, spontan geschaffener Massnahmen, sondern das Produkt einer jahrzehntelangen allmählichen Entwicklung. Diese Entwicklung aber als historisch für die Gegenwart unwesentlich zu bezeichnen wird niemand versuchen wollen, der Anspruch darauf erhebt die Eisenbahntarifprobleme auch nur flüchtig studiert zu haben. Denn abgesehen davon, dass die tschechoslovakische Regierung schon am Tage der Entstehung der Tschechoslovakischen Republik die auf ihrem Gebiete befindlichen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen als tschechoslovakische Eisenbahnen erklärte und veranlasst war, die österreichischen und ungarischen Eisenbahntarife weiterhin anzuerkennen, zeigt auch das gegenwärtige tschechoslovakische Eisenbahntarifsystem unverkennbare Grundzüge der historisch gewordenen öster-

reichischen und ungarischen Tarife, die also in neuer Gestalt unter Beibehaltung ihres als richtig erkannten, für die tschechoslovakische Volkswirtschaft zweckmässigen Kerns weiterbestehen.

Es ist daher notwendig, bevor wir die Entwicklung der tschechoslovakischen Eisenbahntarifpolitik einer eingehenden Untersuchung unterziehen, darzulegen, welche Grundzüge des österreichischen und ungarischen Tarifwesens, die tschechoslovakische Eisenbahnverwaltung bei der Entstehung der Republik übernommen hatte.

### a) Die Grundzüge des österreichisch-ungarischen Tarifwesens, die in der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik Eingang fanden.

Schon einleitend ist darauf hingewiesen worden, dass das österreich-ungarische Eisenbahnnetz das Resultat der verschiedensten Interessen war und dass in vieler Hinsicht keine Harmonie der Interessen der Staats- und der Privatbahnen bestand.

War deshalb die Zerfahrenheit des Eisenbahntarifwesens begründet, so ist doch nicht auch dessen gesunder Kern zu verkennen, der sich erhalten hat und nun den Gegenstand unserer Betrachtung bildet.

Der Grundsatz der Gleichförmigkeit, Einheitlichkeit und Klarheit der Tarife steht in formaler Beziehung im Vordergrunde.

Die formalen Gesichtspunkte der Gleichförmigkeit und Einheitlichkeit müssen in einem demokratischen Staatswesen in erster Linie Eingang finden, da hier keine Unterschiede der Person Geltung haben können. Der Grundsatz der Klarheit ist eine praktische formale Forderung. Je klarer ein Tarif, desto einfacher wird seine Anwendung sein.

Von der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltung hat die Tschechoslovakei für den Güterverkehr das gemischte Tarifsystem übernommen. Im Prinzipe handelt es sich um das Wagenraumsystem, welches durch mehrere Spezialtarife nach der Wertklassifikation ergänzt ist. Es wird bei der Fortsetzung der Güterklassen sowohl der Wert als auch die zu befördernde Gütermenge berücksichtigt.

Was den Personenverkehr betrifft, ist die reine Werttarifierung zur Anwendung gelangt. Es sind drei Klassen bei den Personenzügen eingeführt, wobei die Fahrpreise der zweiten Klasse das Doppelte des Preises der dritten, die erste das Dreifache des Preises der niedrigsten Personenzugsklasse beträgt. Die Luxuszüge haben in der Regel nur die Einrichtung der I. und II. Klasse. Schnellzüge sind besser als die Personenzüge ausgestattet. Aequivalent für die grössere Schnelligkeit wird ein Schnellzugszuschlag im Fahrtpreise berechnet. Die Wertklassifikation kommt weiter in den ermässigten Fahrpreisen für Arbeiter, Militärpersonen, Schüler, Staatsbeamten etc. zum Ausdruck. Soziale Rücksichten sind es, die hier den Ausschlag geben. Da sich diese Massnahmen als zweckmässig erwiesen haben, sind sie auch von der tschechoslovakischen Eisenbahnverwaltung beibehalten worden. •

### b) Das tschechoslovakische Tarifwesen.

#### 1) Das Anfangsstadium.

Seit dem 28. Oktober 1918, als dem Tage, an dem die Tschechoslovakische Republik ihr Staatswesen begründete, die auf ihrem Gebiete gelegenen österreichischen und ungarischen Bahnen als tschechoslovakische erklärte, besitzt die Republik auch ihr tschechoslovakisches Tarifwesen. Die Tschechoslovakei verlieh den österreichischen und ungarischen Tarifen auf ihrem Territorium Gesetzeskraft und sie

waren unverändert wirksam bis zur Veröffentlichung der später erschienenen eigenen tschechoslovakischen Tarife.

Doch mussten die alten Vorschriften an die neuen staatsrechtlichen Verhältnisse angepasst werden. Für den Inlandsverkehr galt in der Donaumonarchie die Eisenbahnverkehrsordnung, für den Verkehr mit dem Auslande das Berner Internationale Uebereinkommen vom 14. Okktober 1890, das am 1. Januar 1893 in Kraft trat. Nach dem Umsturze war dieses Uebereinkommen automatisch ausser Geltung und es ist aus formalen Gründen auch heute für die Tschechoslovakei nicht bindend. Der Verkehr mit dem Auslande war zunächst gehemmt, bis Spediteure an den Grenzstationen vermittelnd eingriffen und die bereits erwähnten direkten Verständigungsbestrebungen zu positiven Ergebnissen führten. Wirksam blieben demnach die österreich-ungarischen Personentarife, ferner der österreichische und ungarische Gütertarif Teil 1, Abteilung A vom 1. Januar 1910 und Abteilung B. vom 1. Januar 1918, der Gütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Teil II, Heft 1 vom 1. Oktober 1917, bestimmt für Normallinien, Heft 2, für Privatbahnen im Staatsbetriebe auf Rechnung der Eigentümer, vom 1. Januar 1918, Heft 4 für Kohle, vom 1. Oktober 1917, und Teil II für Schmalspurbahnen vom 1. August 1915. In der Slovakei und in Karpathorussland blieb der Gütertarif Teil I, Abteilung A und B, der Gütertarif der k. ungarischen Staatsbahnen, Teil 2 vom 1. März 1913 und der Tarif für Lokalbahnen im Betriebe der k. ungarischen Staatsbahnen vom 1. September 1912 in Geltung. Diese Tarife erlangten Wirksamkeit nur für den Inlandsverkehr und mussten nicht nur dem neuen Staate, sondern auch den neuen wirtschaftlichen Verhältnissen angepasst werden.

Während des Krieges waren diese Tarife aber schon hinsichtlich der Versetzung von Gütern in andere Tarifklassen, durch verschiedene zusätzliche Bestimmungen die

Frachtsätzeerhöhungen, Aufhebung von Begünstigungen usw. betreffend abgeändert worden. Diese Abänderungen wurden nun gleichfalls übernommen. Die während des Krieges vorgenommenen Erhöhungen waren ganz bedeutend und bewegten sich zwischen 30 und 300 %, Ende Oktober 1918 im Durchschnitt auf 208 %. Diese Erhöhungen entsprachen aber keinesfalls der gesunkenen Kaufkraft des Geldes. Deshalb war eine der ersten neuen tarifarischen Massnahmen der tschechoslovakischen Eisenbahnverwaltung die Erhöhung der Tarifsätze. Diese erfolgte aus rein fiskalischen Erwägungen, denn die tschechoslovakischen Bahnen hatten rund doppelt so grosse Einnahmen als Ausgaben. Finanzminister Dr. Raschin verlangte eine 100 %ige Erhöhung sämtlicher Gütertarife und diese traten auch am 1. Juli 1919 bereits in Kraft. Dass die Betriebseinnahmen mit den Betriebsausgaben in normalen Zeiten in Einklang zu bringen sind, wird allgemein gebilligt. Die Nachkriegszeit zeigte aber unerfreuliche wirtschaftliche Verhältnisse. Jede Erhöhung der Eisenbahntarife verteuerte die Waren und hemmte die freie Preisbildung. Schon damals wäre es dringend zu empfehlen gewesen, ökonomische Fehler nicht durch einen fiskalischen Missgriff zu vergrössern, sondern die ganze tschechoslovakische Eisenbahnverwaltung eingehend auf ihre organischen Fehler zu prüfen. Vielleicht hätte man schon damals auf diese Weise den zu grossen und zu teueren Beamtenapparat entdeckt und auf das ökonomische Mass reduziert.

Durch die Tariferhöhung legte man die tschechoslovakische Wirtschaft lahm und erschwerte ihre Konkurrenz mit dem Auslande. Man säte schon damit den Samen für eine erschwerte Wirtschaftskrise, die noch unter dem Flaum einer Scheinkonjunktur verborgen blieb. Nach Plihal [50] stellten sich die tschechoslovakischen Frachtsätze für

---

[50] Plihal: Die Tarifpolitik der tschechoslovakischen Staatsbahnen: im tschechoslovakischen Jahrbuch 1924, S. 110 ff.

«Mineralkohle um 107 %, für Eilgüter um 262 %, für Frachtgüter der Klasse I um 252 %, für Frachtgüter der Klasse II um 140 % und für alle anderen Frachtgüter um 132 % höher als die gleichartigen Frachtsätze in Deutschland.»

Der Grundfehler der Tariferhöhungen war, dass sie ohne Rücksichtsnahme auf die Art der Waren erfolgte. An eine solche der wirtschaftlichen Entwicklung angepasste Tarifreform war aber nicht zu denken, da die Durchführung der Tariferhöhung aus fiskalischen Gründen dringlicher Natur war und nicht aufgeschoben werden konnte.

In jenem Zeitpunkte hatten die Staatsbahnen ein jährliches Defizit von 1.870 Millionen Kč. Vom Chef der Finanzabteilung des Eisenbahnministeriums wurde darauf hingewiesen, dass die Staatsverwaltung unbedingt eine Erhöhung der Tarife vornehmen musste, um dem Grundsatz der Bestreitung der Selbstkosten wenigstens nachzukommen. Ueber die Rentabilität der Staatsbahnen entwickelte sich eine rege Debatte[51], in der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums die sozialpolitische Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung betont wurde, die Einnahmen der Staatsbahnen zu erhöhen, «damit ein sonst entstehendes Defizit nicht durch neue Steuern gedeckt werden müsse; denn diese Steuern würden nicht nur den an der Bahn interessierten Teil der Bevölkerung treffen, sondern auch jene, die die Bahn überhaupt nicht benützen. Deshalb muss auf einer ausgiebigen Erhöhung der Tarife bestanden werden.» Diese Notwendigkeit wird am besten durch folgende Zahlen beleuchtet: Das Budget des Eisenbahnministeriums für 1920[52] ergab einen

---

[51] Vgl. Protokoll des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums vom 15. März 1920 und das Prager Tagblatt vom 20. April 1920.

[52] Vgl. Budget des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums für 1920.

Ausfall von 270,2 Millionen Kronen. Zu diesem Defizit sind noch die unter anderen Kapiteln des Staatsvoranschlages verrechneten Teuerungszulagen, vierteljährliche Aushilfen. der Aufwand zur Regelung der Gehälter der Staatsangestellten mit 304,8 Millionen Kronen hinzuzuzählen, so dass sich ein Defizit des Eisenbahnbudgets von 578 Millionen Kč. ergibt. Zu diesen bereits vorgesehenen Ausgaben kommt noch eine nachträgliche Ergänzung für das Jahr 1920, da die Staatseisenbahnverwaltung mit verschiedenen, teilweise durch die Anregungen des Budgetausschusses der Nationalversammlung entstandenen weiteren Kosten rechnen muss. Hierher gehören unter anderen der Aufwand für Dienstuniformen mit 80,3 Millionen Kč., ausserordentliche Zulagen zu den Gehältern mit 83 Millionen Kč., die erhöhten Kosten für die Kohlenheizung der Maschinen mit 381 Millionen Kč., der erhöhte Aufwand der Fahrzeuge mit 553 Millionen Kč. und die vierteljährlichen Monatsaushilfen bis August mit 108 Millionen Kč., so dass das gesamte Defizit des Budgets des Eisenbahnministeriums auf 1831 Millionen Kč. anwuchs. Der Ausfall von rund 1800 Millionen Kč. konnte durch die Tariferhöhungen, welche am 16. Mai in Kraft traten, gedeckt werden. Von den Vertretern der Handelskammern wurde jedoch schon in jener Sitzung des Eisenbahnministeriums empfohlen, andere staatliche Einnahmequellen als die Erhöhung der Tarife zur Deckung der grossen Defizite heranzuziehen. Die Erhöhung der Gütertarife am 16. Mai 1920 war die letzte Frachtsätzeerhöhung, wenn auch die Staatsbahnverwaltung eine neuerliche Erhöhung in Aussicht nahm. Die von den Industrie- und Handelskreisen vorausgesagte und indessen eingetretene Absatzkrise war indessen entscheidend für das Aufgeben dieses Projektes.

Nun war die Eisenbahnverwaltung ernstlich bestrebt, den Eisenbahnverkehr lebhafter zu gestalten.

Für den Export waren Ausnahmetarife vorgesehen und auch bald tatsächlich eingeführt. Auch plante man der billigen Verfrachtung über die Bahnen der valutaschwächeren Nachbarstaaten durch Senkung der Tarifsätze entgegenzuwirken. Eine Lahmlegung war jedoch wegen des beständigen Herabgleitens der österreichischen Valuta und der niedrigen deutschen Tarife aussichtslos; diese Bestrebungen wurden deshalb aufgegeben.

### 2) Die provisorischen Tarifreformen vom 1. Juli 1919.

Zunächst wurde der Personentarif einer tarifarischen Aenderung unterzogen. Für Böhmen und Mähren war der alte österreichische, für die Slovakei und Karpatho-Russland der ungarische Personentarif in Geltung. Diese wurden nun vereinheitlicht und der neue Tarif auf das ganze Gebiet der Tschechoslovakei ausgedehnt. Auch war man auf die neugeschaffene innere Gestaltung der Tschechoslovakei bedacht und legte den Tarif mit Prag als Ausgangspunkt an. Für die III. Klasse wurden Entfernungen bis 250 km um etwa 48 % auf 16 Heller pro km, von 250 km bis 350 km auf 12 Heller pro km, und über 350 km um 6 Heller pro km, erhöht. Verglichen mit der Vorkriegszeit entsprachen die neuen Tarifsätze dem 4½fachen auf kleineren Strecken, dem 3½fachen bei Entfernungen über 600 km. Erreicht war durch diese Tarifreform nicht nur die Vereinheitlichung der Personentarife der Staatsbahnen auf dem Gebiete der Tschechoslovakei, sondern dass auch die Kaschau-Oderbergerbahngesellschaft für ihre Bahn diese Reform annahm. Die Erhöhung der Tarife wurde somit durch die grosse Vereinheitlichung und der damit verbundenen Durchrechnung der Tarifsätze, fast gänzlich ausgeglichen. Die Fahrpreise für die einzelnen Zugsklassen, die bis zur Erhöhung im Verhältnis

von 1 : $1\frac{1}{2}$ : $2\frac{1}{2}$ standen, ergaben nach der Erhöhung eine Relation von $1\frac{1}{2}$ : 3 : 6.

### 3) Weitere Reformbestrebungen und tarifarische Aenderungen.

Mit der Reform der Personentarife solten auch die Gütertarife einer Aenderung unterzogen werden und zwar in vielerlei Hinsicht:[53] 1. Sollte der neue Tarif einheitlich für das ganze Staatsgebiet der tschechoslovakischen Republik Geltung erlangen, 2. für alle Staatsbahnen durchgerechnet sein und 3. mit der Kaschau-Oderbergerbahngesellschaft eine Vereinbarung angestrebt werden, damit sie Durchrechnung anwende, und 4. plante das Eisenbahnministerium diese Verbesserungen auch auf den Lokalbahnen einzuführen.

Die Vorarbeiten für einen eigenen tschechoslovakischen Tarif waren inzwischen soweit gediehen, dass man am 1. August 1921 die bisherigen Tarife ausser Kraft setzen und den neugeschaffenen Gütertarif einführen konnte.[54]

Die grosse Bedeutung, die der neue Gütertarif für die tschechoslovakische Volkswirtschaft hatte, lag nicht in seinen tarifarischen allgemeinen Bestimmungen, sondern im System. Die chronische Krankheit der Gütertarife bestand nämlich bis zum Erscheinen dieses Tarifes mangels einer solchen Bestimmung, wie sie der neue Tarif brachte, in den abgebrochenen Tarifsätzen. Nunmehr fand wenigstens auf den

---

[53] Vgl. Berichte des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums 1290.

[54] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung. Sammlung der Gesetze und Verordnungen vom 13. Mai 1921. Der österreichische Tarif wurde für Böhmen und Mähren, der ungarische für die Slovakei und Karpatho-Russland und der reichsdeutsche Tarif für das Hultschiner Gebiet ausser Kraft gesetzt.

Staatsbahnen die Reform Eingang, die für die Frachtsätze der Hauptbahnen gültigen Bestimmungen auch für die staatlichen Lokalbahnen anzuwenden, sodass ein diese Bahnen durchlaufendes Gut einem einheitlichen Frachtsatz unterworfen war. Der Frachtsatz wurde, wie der Fachausdruck lautet: durchgerechnet. Wie vergleichsweise in Deutschland die Abschaffung der gliedstaatlichen Zollmauern durch den Zollverein die ganze deutsche Volkswirtschaft belebte und den zwischenstaatlichen Verkehr erleichterte, so ermöglichte auch dieses Durchrechnungssystem die leichtere, schnellere und billigere Beförderung der Güter auf den Staatsbahnen. Bedauerlicherweise hat sich dieses System nur auf den tschechoslovakischen Staatsbahnen eingebürgert, wenn auch sein Bereich durch die Verstaatlichungsaktion mächtig erweitert worden ist. Die Verbilligung des Frachtenverkehrs bestand darin, dass die Frachtsätze durch den Ausfall der Manipulationsgebühr und dem festen Zuschlag von insgesamt durchschnittlich 140 Heller für 100 kg., die für jeden Hauptbahndurchlauf in Böhmen, Mähren, Schlesien und in der Slovakei gesondert in Anrechnung kamen, ermässigt wurden. Infolge der dadurch geschaffenen grösseren einheitlichen Strecken trat für grössere Entfernungen, dank der verfeinerten Durchstaffelung der Tarifsätze eine abermalige Verbilligung ein. Eine weitere Ermässigung der Frachtsätze trat ausserdem durch eine indirekte Massnahme ein, nämlich die Ermässigung der Verkehrssteuer um die Hälfte.

Das Gesetz vom 30. Juni 1921 [55] vereinheitlichte alle Vorschriften [56] über die Verkehrssteuern auf dem ganzen

---

[55] Parlamentsberichte der tschechoslovakischen Nationalversammlung 1921. Sammlung der Gesetze und Verordnungen vom 30. Juni 1921, Nr. 242 und Durchführungsverordnung vom 21. Juli 1921, Nr. 243 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen.

[56] Vortrag: Dr. Arnost Madl, Präsident der kommerziellen Abteilung des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums vom 15. XI. 1922.

Gebiete der Tschechoslovakischen Republik, so dass die Fahrkartensteuer in der Höhe von 20 % des Fahrpreises auf allen Bahnen erhoben, hingegen die ungarische Vorkriegsfrachtensteuer, die in der Slovakei bis dahin vorgeschrieben war, beseitigt wurde.

Am 1. August 1921 traten folgende Tarife in Kraft:

1. Der tschechoslovakische Eisenbahn-Personentarif Teil I., enthaltend die Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Hunden, Gepäck und Eilgut, gültig für die tschechoslovakischen Staatsbahnen und 16 tschechoslovakischen Privatbahnen in eigenem Betrieb.

2. Der Eisenbahn Personentarif Teil II, Heft 1, welcher den Lokalverkehr auf den Bahnen in Staatseigentum und den Privatbahnen regelt und bestimmt ist für den Betrieb der tschechoslovakischen Staatsbahnen und weiter den gegenseitigen Verkehr zwischen den Stationen der tschechoslovakischen Staatsbahnen und den Stationen der Kaschau-Oderbergerbahn.

3. Der Eisenbahn-Personentarif Teil II, Heft 2, betreffend den Ortsverkehr auf der Kaschau-Oderbergerbahn und den Lokalbahnen, welche in eigenem Betriebe sind.

4. Der tschechoslovakische Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung A und B, enthaltend Bestimmungen über die Beförderung von totem und lebendem Geflügel und Waren, mit Gültigkeit für die tschechoslovakischen Staatsbahnen und 21 Privatbahnen in eigenem Betriebe.

5. Der Gütertarif Teil II der tschechoslovakischen Staatsbahnen, Heft 1 für die Linien der Staatsbahnen und staatlichen Lokalbahnen, wie für die ausländischen Bahnen, für welche die Fracht durchgerechnet wird.

6. Der Gütertarif Teil II der tschechoslovakischen Staatsbahnen Heft 2 für die Lokalbahnen in Staatsbetrieb wie für jene Staatsbahnen, für die die Fracht nicht durchgerechnet wird und für die schmalspurigen Bahnen.

7. Der Gütertarif Teil II der tschechoslovakischen Staatsbahnen, Heft 3 für die Linien der Kaschau—Oderbergerbahn und den Lokalbahnen, welche im Betriebe dieser Bahngesellschaft stehen wie für die tschechoslovakische Staatsbahn Čaca-Zwardoň.

8. Der Kilometertarif der tschechoslovakischen Staatsbahnen, Heft 1 und 2.

Die neuen Tarife verwirklichten, wie wir schon ausgeführt haben, den Wegfall der gebrochenen, zu Gunsten der durchgerechneten Tarifsätze und nahmen auf das investierte Kapital der Bahnen insofern Rücksicht, dass sie die Hauptbahnen durch niedrigere Sätze begünstigten. Der Hauptgedanke lag darin, dass die Hauptbahnen eine grössere Intensität des Verkehrs als die Lokalbahnen aufweisen und das Anlagekapital sich auf den Hauptbahnen schneller amortisiert als auf den Lokalbahnen, die von einem geringeren Verkehr beansprucht werden.

Zu dem Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung B sind vom 1. November 1921 bis 1. Januar 1924 10 Nachträge erschienen, mit deren Einzelheiten wir uns nun beschäftigen wollen. Im ersten Nachtrag vom 1. November 1921 ist eine tarifarische Ergänzung enthalten, die die Beförderung von Zuchttieren zum Gegenstande hat. Es ist für deren Transport eine 30 %ige Ermässigung der normalen tarifmässigen Fracht vorgesehen, wenn die Sendung zur Zucht und zur Veredlung der Rasse in der Tschechoslovakischen Republik bestimmt ist.[57] Die weiteren Ausführungen sind Kontrollbestimmungen, um Missbräuchen vorzubeugen. Der Nachtrag II. vom 1. April 1922 enthält ausser verschiedenen Berichtungen und Aenderungen Ermässigungen für Ausstellungstiere, die zu und von Ausstellungen nach vorherigem Ansuchen der Ausstellungsbehörden und im Falle der Bewil-

[57] Tschechoslovakischer Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. November 1921, S. 5.

ligung der Eisenbahn befördert werden.[58] Der Nachtrag III enthielt technische Einzelheiten der in besonders eingerichteten Güterwagen zu befördernden Güter, sowie einen Auszug aus den Sicherheitsvorschriften für Spezialwagen, die mit Verbrennungsmotoren für flüssigen Brennstoff, wie Benzin, Petroleum, Spiritus und dergl. ausgestattet sind. Nachtrag IV vom 15. November 1922 enthält nähere Bestimmungen über die Beförderung von Wasserfahrzeugen als Eilgut und Frachtgut. Der Nachtrag V vom 20. Dezember 1922 enthält ergänzende Bestimmungen über die Frachtberechnung für Eilgut und Frachtgut. Die Fracht wird nach Gewicht berechnet, wenn nichts anderes festgesetzt ist. Das Gewicht wird in der Weise aufgerundet, dass je angefangene 10 kg für volle 10 kg angenommen werden ; Bei Frachtzahlungen für mehr als 5000 kg nach einer Klasse wird das Gewicht für angefangene 100 kg auf volle 100 kg aufgerundet. Für lebende Tiere als Eil- und Frachtgut und für Frachtgutsendungen wird die Fracht für das Gewicht von mindestens 20 kg berechnet. Weiter sind in diesem Nachtrag die Bestimmungen enthalten, dass Kartoffeln, gedörrt oder getrocknet zu den gewöhnlichen Eilgütern einzureihen sind ; ebenso sind Milch, Rahm und Molke, in nicht natürlichem Zustande, wie kondensierte und sterilisierte Milch, sterilisierter Rahm, Trockenmilch, sowie Milch und Rahm in anderer Weise bearbeitet oder konserviert, zu den gewöhnlichen Eilgütern zugehörig zu betrachten, u. a. m.

Der Nachtrag VI[59] vom 1. März 1923 bringt eine Aenderung in der Güterklassifikation. So gelangen Kunstbaumwolle, Zementwaren, Holzkohle, Ferrophosphor, Mexikanfibre, Lumpen, Tonwaren, Kokosfasern, Hanf, Dampfkessel,

---

[58] Nachtrag II, gültig vom 1. April 1922, S. 20.
[59] Nachtrag VI, S, 3.

Werg, Tauwerk, Flachs, Lokomobile, u. a. m. von der bisherigen Tarifklasse I in die ermässigte II. Klasse oder von A in die B, oder C Klasse. Der Nachtrag VII vom 1. April 1923 enthält wesentliche Berichtigungen, die hauptsächlich administrativen Charakter haben. Der Nachtrag VIII zeigt eine grosse Reihe von Abänderungen hinsichtlich der Güterklassifikation und zwar handelt es sich vornehmlich um Ermässigungen, d. h. Aenderungen der bisherigen Tarifierung A-B I auf Tarif II A-C. Es betrifft dies Roh- und Hilfsstoffe der Papierindustrie ; ausserdem ist im Nachtrag eine Reihe von Ergänzungen angeführt. Der Nachtrag IX vom 15. August 1923 ändert zu Abschnitt C die Güterklassifikation von Asphalt und Asphaltfabrikaten, Steine, Bleiglätte, Korksteine, Kyrolit, Kreide, Bleiglanz, Magnesitröhren, Kupfer, Kupferstein, Mühlsteine, Messing, Abfälle von Marmorplatten etc., Braunkohlenteeröle, Blei, Asbestzementschiefer, gebrauchte Papierspulen, Bimstein, Gasreinigungsmasse, Schwimmziegel, Erdöl, Polstervliesse, Gips, Gipsbauplatten, Schmirgel, Bauornamente, Kalziumsulphydrat, Graphit, Erde, Zink und Zinkstaub u. a. Alle genannten Waren werden in die nächstfolgend ermässigte Klasse versetzt. Im Nachtrag X vom 1. Januar 1924 ist zu Abschnitt A-II Allgemeine Bestimmungen über die Frachtberechnung für Eilgut einzuschalten, dass bei Aufgabe von « gewöhnlichen Eilgütern bis 50 kg und bis 10 Stück für den Frachtbrief die Fracht zu dem doppelten Frachtsatze der Klasse I berechnet wird, wenn sich die Fracht zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut nicht billiger stellt [60]. » Ferner findet sich in diesem Nachtrage u. a. ein Passus, der als Ergänzung eingefügt ist und der besagt: « Wenn die Eisenbahn mit dem Antrage des Absenders, dass die auf Grund eines Eilfrachtbriefes aufgelieferte Sendung mit Personen befördernden Zügen (Per-

[60] Seite 3.

sonen-, Schnell- und dergl. Zügen) abgefertigt wird, einverstanden ist, wird die Fracht gemäss jener Klasse erhoben, nach der das Eilgut aufgelieferte Gut tarifiert, mit einem 50 % Zuschlage.»

Um den Export zu fördern sah die Staatsbahnverwaltung Ausfuhrtarife vor und führte sie im November 1921 auch tatsächlich für die für den Export in Betracht kommenden Waren ein. Diese Versuche waren aber unzulänglich, denn die Tarife waren im allgemeinen viel zu hoch und lähmten den Export. Abbau der Tarifsätze, das heisst Anpassung an die jeweilige wirtschaftliche Entwicklung, kann dies einzig ausreichend ändern.

Betreffs der Nachträge zu den Eisenbahngütertarifen ist noch zu erwähnen, dass es sich hier um spezielle, nicht um generelle Frachtbegünstigungen handelte. Kohle wurde um 25 %, Koks um 20 % ermässigt. Wenn man aber berücksichtigt, das die Erhöhungen um 100 und mehr % generell emporgeschnellt waren, so bedeutet dies nur ein sehr geringes Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen. Die Deklassifikation hat zwar die hohen Frachtsätze wesentlich gemildert — ungefähr um einen Drittel —. Berücksichtigt man aber wieder den damaligen Kurs der Kč in Zürich, so ergibt sich, dass er zum Beispiel auf Entfernungen bis 500 km hin Roheisen um 26—86 %, für Walzeisen um 58—84 %, für Kohle um 126 %, für Koks um 81 % höher ist als im August 1921 [61].

Es scheint, dass die Stimmen, die zur Umkehr in der tollen Tarifpolitik rufen, endlich gehört werden. Es muss doch erkannt werden, dass die Eisenbahn Frachten braucht und mit der ganzen Volkswirtschaft verkettet ist. Die Tarife müssen dazu beitragen, die Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen. Die Transportkosten sind eben kein immaterielles

---

[61] F. Plihal: Die Tarifpolitik der tschechoslovakischen Staatsbahnen, 1925.

Produkt, sondern ein Bestandteil der Gesamtkosten. Wie die Wirtschaft im allgemeinen durch einen Preisabbau wieder belebt werden kann, so kann auch das Eisenbahnwesen wieder Leben erhalten, wenn es seine Preise, d. i. Tarife herabsetzt; die Eisenbahn wird dann selbst an den Ergebnissen partizipieren können.

In absehbarer Zeit wird auch eine allgemeine Tarifherabsetzung eingreifen müssen und es ist erfreulich, dass es an guten Ansätzen schon jetzt nicht fehlt. So ist bereits am 15. September 1927 der neue tschechoslovakische Umschlagstarif in Kraft getreten, der den tschechoslovakischen Verkehr über die Umladeplätze an der Donau, Elbe und Moldau neuregelt. Der Tarif ist das Resultat des Kampfes zwischen Hamburg und Triest und entspricht auch den Anforderungen, die Landwirtschaft, Industrie und Handel an ihn stellten ; soll er doch in erster Linie die Ermässigung der Frachtsätze so weitgehend durchführen, dass die heimische Volkswirtschaft eine gedeihliche Entwicklung nehmen kann. Die bevorzugte Stellung der binnenländischen Umschlagplätze Melnik und Holleschowitz ist durch eine einheitliche, paritätische Behandlung aller nördlichen Umschlagplätze in der Tschechoslovakei auf das allgemeine Mass reduziert worden. Die Vorzugsstellung der genannten Umschlagsplätze hatte besonders in der verkehrsreichsten Zeit zu Verkehrsstörungen geführt, da kurzsichtig der nominellen Billigkeit wegen die beiden Plätze Melnik und Holleschowitz fast ausschliesslich herangezogen worden waren und nicht berücksichtigt wurde, dass durch die Ueberfüllung eine Stockung des Verkehrs eintreten müsste, wodurch dem Handel unvorhergesehene grosse Verluste erwuchsen. Der neue Umschlagstarif, der die Tarifsätze für den Eisenbahndurchlauf zwischen den Umschlagsplätzen an der Donau, Elbe und Moldau und den übrigen Stationen der tschechoslovakischen Bahnen enthält, stellt um 10—30 % niedrigere Frachtsätze für die Klassengüter gegen-

über den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes auf, die nach Kilometer abgestuft sind. Tabellen für Klassengüter und für Güter der Ausnahmetarife ermöglichen eine leichte Berechnung der Frachten. Die Ausnahmetarife haben nur für ausgeführte Waren Anwendung, die stromabwärts nach Schiffsstationen der unteren Donau gelangen und von einer gewerbsmässig an der unteren Donau tätigen Schiffahrtsgesellschaft transportiert werden. Neben der Nennung dieser Gesellschaften enthält der Tarif noch eine Reihe weiterer Bestimmungen, die sich auf den internationalen Frachtverkehr beziehen und Begünstigungen hinsichtlich Förderung und Unterstützung der verschiedenen Umschlagsplätze zum Gegenstande haben. Dies gilt auch insbesonders für den Transitverkehr von Eger über Lundenburg und umgekehrt, wenn auf Grund eines internationalen Frachtbriefes das Gut tschechoslovakische Umschlagsplätze berührt.

Die Bestrebungen die Gütertarife zu ermässigen haben erfreulicherweise auch in letzter Zeit Erfolg gehabt. Am 1. Januar 1928 soll die sogenannte kleine Tarifreform Geltung erlangen, die hauptsächlich eine generelle Ermässigung der Frachttarife bringen wird. Ausserdem werden Sendungen bis 15 kg einem besonderen Tarif unterstellt. Ferner werden neue Tarifklassen für gewöhnliches und ermässigtes Eilgut in Wagenladungen geschaffen, womit neben der bisherigen I. und II. Klasse für billigere Warengattungen neue Klassen bestehen werden für jene Waren, die in Stücksendungen nach Klasse A tarifiert sind. Die Ausnahmetarife werden reduziert und durch Neuklassifizierungen ersetzt. Die horizontale Staffelung der Frachtsätze wird durch Zwischenklassen verfeinert. Die Frachtsätze für gewöhnliches und ermässigtes Eilgut erhalten Unterteilungen und zwar jene für gewöhnliches Eilgut ; eine solche für Stückgut, 5 t und 15 t, jene für ermässigtes Eilgut eine solche für Stückgut, 5 t und 10 t. Die Fünftonnensätze werden eine 10 %ige, die 10-, beziehungsweise 15-Tonnensätze eine 20 %ige Ermässigung

gegenüber den Stückgutsätzen erhalten. Die bisherigen Klassen I, II, A, B, C, Spezialtarif 1 bis 3 und der Ausnahmetarif 1a, 2a, 3b, 7b, 25, 26 und 34 werden durch Klassen von I bis XX ersetzt. Vier Zwischenklassen sollen demnach eingeschoben werden. Durch eine weitgehende Deklassifikation werden einige Ausnahmetarife überflüssig und deshalb beseitigt werden. Durch das Durchrechnungssystem wird im Frachttarif Teil II eine Kürzung der Tarifsätze um einen Teil der Manipulationsgebühr eintreten. Das Durchrechnungssystem wird auch auf den noch nicht verstaatlichten 48 Lokalbahnen Anwendung finden. Die Tarife werden für jede beteiligte Strecke oder Lokalbahn gekürzt, wenn für die Berechnung die Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut in Anwendung kommen, um 100 h, bei ermässigtem Eilgut um 60 h, bei Sperrgut 80 h, bei Klasse I um 50 h, Klasse II 40 h, Klasse A 35 h, Klasse B 30 h, Klasse C 25 h. Wenn die Sätze des Spezialtarifes in Betracht kommen bei Tarif I um 35 h, 2 um 20 h, 3 um 25 h, 1 b, 1 c, 1 d, 2 a, 2 b, 3 a, 3 b, stets um 40 h, 4 um 100 h, 5 a um 70 h, 5 b um 90 h, 6 um 50 h, 7 a um 40 h, 7 b um 35 h, 12 und 13 um 30 h, 15, 16, 17, 18, 19 a um 25 h, 19 b um 28 h, 20 um 40 h, 22 um 20 h, 23 um 25 h, 25 um 30 h, 26 um 20 h, 27 um 35 h, 44 um 30 h. Es liegt auch die Vermutung nahe, dass die Lokal- und nicht verstaatlichten Bahnen dieser Regelung beitreten werden [62].

Am 1. September 1927 ist zwischen den Stationen Trieste, Fiume, Pola und Rovigno d'Istria einerseits und der Tschechoslovakischen Republik andrerseits ein neuer Gütertarif zur Einführung gelangt, der gegenüber dem Tarif vom 1. August 1925 wesentliche Aenderungen enthält. Sie seien hier wiedergegeben [63]:

---

[62] Vgl. Prager Tagblatt Nr. 196 vom 19. August 1927.
[63] Prager Tagblatt Nr. 207 vom 1. September 1927.

«Die Frachtsätze und Nebengebühren des neuen Tarifes sind bis auf eine einzige geringfügige Ausnahme in tschechoslovakischer Währung ausgedrückt und gelten für 100 kg. Diese Massnahme, betreffend die Festsetzung der tschechoslovakischen Währung für den neuen Tarif, ist geeignet, eine wesentliche Vereinfachung und Erleichterung der Frachtberechnung herbeizuführen, weil hierdurch jedes Operieren mit verschiedenen Kursen, die ständigen Aenderungen unterworfen sind und eine stabile kaufmännische Kakulation unmöglich machten, von nun an vollständig im Wegfall gelangt.»

Als Rechtsgrundlage des neuen Tarifes gilt das Internationale Uebereinkommen (Berner Uebereinkommen) über den Eisenbahnfrachtenverkehr, welches bei Anwendung dieses Tarifes fast uneingeschränkt in Frage kommt. Eine der wesentlichsten Abweichungen bildet das Recht des Absenders, bei Beförderung von Gütern, welche auf den jugoslavischen Linien als Monopolgüter behandelt werden (z. B. Tabak, Zigarettenpapier, Zünder und dergl.), im Frachtbriefe den nicht fahrberechtigten Weg über Tarvisio vorzuschreiben, ohne dass hierdurch der Versender gezwungen wäre, für allfällige Umwege höhere Frachtgebühren zu entrichten. Eine weitere Ausnahme vom Internationalen Uebereinkommen (Art. 11) besteht darin, dass der Absender gehalten ist, im Frachtbriefe die Anwendung des tschechoslovakisch-adriatischen Gütertarifes ausdrücklich vorzuschreiben. Eine sehr wichtige und auf die Stabilisierung des Tarifes abzielende Massnahme ist die Einrechnung der italienischen Nebengebühr «diritto fisso», die bisher in Trieste oder Fiume gesondert berechnet und erhoben wurde. Diese Nebengebühr wurde überdies entsprechend reguliert und ist den einzelnen Ausnahmetarifen rechnungsmässig angepasst. Einzelne Ausnahmetarife enthalten verschiedene, durch die heutigen Exporttarife bezw. die Güter-

einteilung des Eisenbahngütertarifes Teil I, Abt. B, der tschechoslovakischen Staatsbahnen bedingte Aenderungen und Ergänzungen, auf die im nachstehenden besonders aufmerksam gemacht wird.

Der Ausnahmetarif 40 (Papier und Papierwaren) enthält nicht nur regulierte Frachtsätze für einzelne Papiergattungen (z. B. Packpapier und Zeitungsdruckpapier), sondern auch den praktischen Exportbedürfnissen entsprechend angepasste und in liberaler Fassung festgesetzte Verpackungsvorschriften. In dem Ausnahmetarif 41 (Glas), welcher gleichfalls einer Revision und Regulierung unterworfen wurde, ist der Artikel Abfallspiegelglas (Export Small fizes) mit ermässigten Frachtsätzen aufgenommen worden. Desgleichen ist der Ausnahmetarif 42 (Hohlglaswaren) neuergänzt bezw. neugegliedert, was auch vom Ausnahmetarif 43 (für Tonwaren) gesagt werden kann, in welchem für einzelne Güter die bisherigen Verpackungsvorschriften eine Verbesserung erfahren haben. Die gleiche Massnahme ist auch in Ansehung des Ausnahmetarifes 44 (Porzellanwaren) durchgeführt. Der Ausnahmetarif 44 (landwirtschaftliche Maschinen) wurde auch auf Mühlenmaschinen sowie auf maschinelle Mühleneinrichtungen ausgedehnt. Der Ausnahmetarif 65 (chemische Produkte) enthält neue Begünstigungen für eine grosse Reihe von Artikeln der chemischen Industrie; im Ausnahmetarif 70 (Schamotte-, Dinas-, Magnesit- und Dolomit-Erzeugnisse) sind gleichfalls Erleichterungen durchgeführt.

Neu aufgenommen in den Tarif sind die folgenden Artikel: Asbest (Ausnahmetarif 87), Jutepackgewebe (Ausnahmetarif 88), Quarzsand (Glassand und Meersand), (Ausnahmetarif 89), Holzwolle (Ausnahmetarif 90), Heu, getrocknetes Gras, Klee und Stroh (Ausnahmetarif 91), und Alphagras, (Espartogras) (Ausnahmetarif 92). Auch die Neuauflage des tschechoslovakisch-adriatischen Gütertarifes bringt einen Anhang, welcher die der Hamburger Konkurrenz ent-

sprechenden Frachtsätze enthält, sowie auch sonstige spezielle Begünstigungen für einzelne Gütergattungen nebst Frachtsätzen und Bestimmungen für die Frachtberechnung für leere Privatwagen mit besonderer Berücksichtigung der Frachtberechnung auf den jugoslavischen Durchfuhrlinien. Neue Positionen des Anhanges bilden die Artikel: Position 4 (Phosphate), Position 13 (Holzzellstoff), Position 14 (Papier und Papierwaren), Position 17 (Klinkerziegel), Position 20 und 21 (Schnittholz von slovakischen Stationen), Position 25 (chemische Produkte), Position 29 (Zynnatrium) und schliesslich Position 30 (Automobile).

Ueber den Personentarif ist nun zu sagen, dass er nicht die selben Wandlungen wie die Gütertarife durchgemacht hat, sondern dass nur das Wertsystem seine Grundlage bildet. Verschiedene Personenklassen waren schon in den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens bekannt. Der Fahrpreis wird in der Regel nach Kilometer berechnet und deshalb wird auch der Tarif als Kilometertarif bezeichnet. Früher waren die Hin- und Retourkarten um 25 % billiger als die einzeln gelösten Karten, doch hat man diese Ermässigung schon in den letzten Jahren des Bestehens der Donaumonarchie nicht mehr gekannt. Ermässigt sind heute noch Schülerkarten und Fahrkarten für Eisenbahnbeamte wie für sonstige Staatsbeamte ; ausserdem werden zu den tschechoslovakischen Mustermessen 30 % Ermässigung gewährt. Die Einrichtung der Jahreskarten wie der Streckenkarten für bestimmte Strecken oder Eisenbahndirektionen ist in Handelskreisen sehr beliebt und stark verbreitet. Eine Neuerung bildet die 50 %ige Fahrtermässigung in die tschechoslovakischen Weltkurorte. Kinder unter 10 Jahren und über 4 Jahren haben Anspruch auf eine 50 %ige Ermässigung ; Kinder unter 4 Jahren sind von der Zahlung des Fahrpreises gänzlich befreit. Sehr grosse Ermässigungen geniessen ferner Arbeiter von der Wohn- zur Betriebsstätte und zurück. Fahr-

ten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, zur Förderung der Jugendpflege und von Ferienkolonien u. a. m. sind ebenfalls sehr stark ermässigt.

Unter den Reformbewegungen im Personentarifwesen sind zwei von theoretischer Bedeutung ; einmal der Zonentarif, der für den Tarifsatz nicht den einzelnen Kilometer, sondern eine Zone von mehreren Kilometern, beispielsweise 10, 25 oder 50 zugrunde legt, wobei es dann gleichgültig ist, ob der Reisende 10, 25 oder 50 km zurücklegt, wenn sich die Zone so weit ausdehnt. Er hat dann immer den ganzen Zonentarifsatz zu entrichten. Das zweite Reformprojekt ist das Staffelsystem. Mit zunehmender Entfernung soll der Personentarifsatz abnehmen. Hier ist weiter an Kombinationen in der Weise zu denken, dass der Zonen- und Staffeltarif zusammengesetzt oder dass der Kilometertarif mit dem Staffeltarif vereinigt werden. Der Fernverkehr könnte dadurch eine stärkere Belebung erfahren.

Mit dem Auslande konnte der unkonsolidierten Wirtschafts- und Währungsverhältnisse wegen die Tschechoslovakei auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nur provisorische Abkommen treffen. Am 15. Februar 1921 kamen mit Oesterreich, am 1. Februar 1921 mit Deutschland ein neuer Tarif zustande. Ein Jahr später verständigte sich die Tschechoslovakei durch einen Tarif mit Rumänien und ähnlich am 1. Juni 1921 mit Ungarn. Die zwischenstaatlichen Verbindungen mit England, Frankreich und Belgien wurden durch den Tarif vom 1. Oktober 1920 aufgenommen[64], und zwar für die Linie Paris—Strasbourg—Eger - Prag—Bohumin—Warszawa. Dieser Verkehr wurde durch den Orient-Express über Bratislawa vom 27. Oktober 1921 erweitert. Der Tarif vom 1. Juli 1921 regelte den Verkehr für den

[64] Vgl. Dr. Madl: Ueber das O. Železničním v Republice Československé. Prag 1923.

Transport aus England, Belgien und Holland über Köln am Rhein nach der Tschechoslovakei und nach Oesterreich. Den Transitverkehr von Deutschland über die Tschechoslovakei nach Oesterreich regelt der Tarif vom 20. Oktober 1921. Am 5. Mai 1922 erlangte der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen der Tschechoslovakei und Jugoslavien über Oesterreich Wirksamkeit. Der Eisenbahnverkehr von Italien über Deutschland und Oesterreich via Brennero—Kufstein—Cheb ist durch den Tarif vom 10. Mai 1922, über Oesterreich und Jugoslavien via Horní Dvořiště—Spielfeld-Strass—Postumia durch den Tarif vom 15. Mai 1922 geregelt.

### 4) Die neuesten Tarifreformen.

Unverkennbar sind bei den tarifarischen Aenderungen die Bestrebungen, die auf die Frachtverbilligung in der Tschechoslovakischen Republik im Verkehr mit den Lokalbahnen hinzielen.

Soweit die Ermittlung der Frachten durch Zusammenzählen von Frachtsätzen erfolgt, wird jeder getrennt ermittelte Frachtsatz der normalen Tarifklassen und der Ausnahmetarife um einen festen Betrag gekürzt, der sowohl für Normal- und Schmalspurlinien als auch nach der anzuwendenden Klasse, beziehungsweise dem anzuwendenden Ausnahmetarif verschieden ist. Demgemäss wird im Verkehr zwischen Hauptbahn und anschliessender Lokalbahn oder zwischen zwei Lokalbahnen zweimal, im Verkehr zwischen Hauptbahn und 2 Lokalbahnen dreimal usw. gekürzt, während im Verkehr zwischen Hauptbahnstationen untereinander überhaupt keine Kürzung eintritt. Von jeder Kürzung ausgenommen ist der Verkehr mit der Friedländer Bezirksbahn, der Lokalbahn Mûtenik—Gaya, Skalice—Boskovice—Velké — Opatovice—Wiekwitz—Giesshübel—Sauer-

brunn und der Zahnradbahn Strba—Srbsképlesov.[65] Für Sendungen[66], die von oder nach einer dieser Lokalbahnen übergehen, werden weder die Tarifsätze noch die der Hauptbahn gekürzt. Nicht gekürzt werden ferner Stationstarife und Anhangsfrachtsätze.[67]

Ausser diesen Kürzungen der Frachtsätze kommen billigere Berechnungen zur Anwendung. Auf einer Reihe von Lokalbahnen, vorwiegend solcher in der Slovakei und in Karpathorussland, werden an Stelle der bisher für dieselben angewendeten höheren Berechnungen der Gruppe C beziehungsweise bisher angewendeter Stationstarife die niedrigeren Berechnungen der Gruppe B übernommen. Eine Aenderung hinsichtlich der auf diesen Lokalbahnen gültigen Ausnahmetarife tritt aus diesem Anlasse nicht ein. Auf den bisher den Gruppen C, D oder E angehörenden Lokalbahnen, die nunmehr die Berechnungen der Gruppe B anwenden, sollen daher weiterhin nur jene Ausnahmetarife gelten, welche bei jeder Lokalbahn im Verzeichnisse der auf derselben anwendbaren Ausnahmetarife genannt sind.

Die durch den Lokaltarif der tschechoslovakischen Staatsbahnen am 1. Oktober 1927 eingetretenen Ermässigungen werden auch in den Verbandstarifen mit dem Auslande aufgenommen werden. Im tschechoslovakisch-polnischen Kohlenverkehr, der im Tarif vom 1. September 1927 geregelt ist, sowie in den deutsch-tschechoslovakischen Verbandskohlentarifen erfolgt die Durchführung der Ermässigungen bereits am 1. Oktober 1927.

---

[65] Vgl. Kundmachungen des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums vom 15. September 1927. Tarifanzeiger VI. Jahrgang, September-Hefte.

[66] Vgl. Berichte des tschechoslovakischen Eisenbahnministeriums 1927. — Vgl. Tarifanzeiger September 1927.

[67] Kundmachung der tschechoslovakischen Staatsbahnen September 1927.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze von oder nach tschechoslovakischen Lokalbahnstationen werden um gewisse, der Ermässigung dem tschechoslovakischen Lokaltarif entsprechende Beträge gekürzt. Im Rahmen des tschechoslovakisch-österreichischen Eisenbahnverband- und Kohlenverkehrs werden die Ermässigungen erst in einem späteren Zeitpunkte durchgeführt. Bis dahin wird der Verbandstarif, soweit der Verkehr mit Lokalbahnen in der Tschechoslovakei in Frage kommt, durch die Lokaltarife, beziehungsweise durch die kombinierte Anwendung des tschechoslovakischen Lokal- und des tschechoslovakisch-österreichischen Verbandstarifes unterboten. Die Durchführung der beabsichtigten Ermäsigungen ist schon aus dem Grunde wünschenswert, weil diese Nebenerscheinung im Tarifsystem ausgeschaltet werden soll. [68], [69]

Von weiteren Reformen ist hervorzuheben, dass für den tschechoslovakisch-ungarischen Verkehr am 1. Oktober 1927 ein neuer Kohlentarif und der Anhang zum internationalen Verbandsgütertarif für den tschechoslovakisch-ungarischen Eisenbahnverkehr in Kraft trat.

Der Anhang zum tschechoslovakisch-ungarischen Verbandstarif enthält teils in Form von Schnittfrachtsätzen, teils in Form von Staatstarifen Ausnahmetarife in der Richtung von der Tschechoslovakei und solche in der Richtung von Ungarn. Beide Gruppen von Ausnahmetarifen stellen die Verbreitung der in den tschechoslovakischen und ungarischen Lokaltarifen vorgesehenen Exporttarife im Verbandstarif für den tschechoslovakisch-ungarischen Verkehr dar.

Die Exporttarife [70] sind jedoch nicht vollständig in den Verbandstarif übernommen worden, sondern vielmehr nur die

---

[68] Kundmachung der tschechoslovakischen Staatsbahnen September 1927.

[69] Tarifanzeiger September 1927.

[70] Tarifanzeiger September 1927.

für den gegenseitigen Verkehr wichtigsten. Auf der anderen Seite wurden aber verschiedene Frachtbegünstigungen der beteiligten Bahnen, zum Beispiel zwei für tschechoslovakisches Holz, bei Erstellung der Sätze des direkten Tarifes berücksichtigt. Insgesamt sind 61 Ausnahmetarife in den Verbandstarif aufgenommen, hievon 23 in der Richtung von der Tschechoslovakei nach Ungarn, 38 in der Richtung von Ungarn nach der Tschechoslovakei.

Die wichtigsten Güterarten, für welche Ausnahmetarife gelten, sind:

Von der Tschechoslovakei: Holz, Porzellanwaren, Glas und Glaswaren, Tonwaren, Schamotte, Stein, Schmirgelwaren, Zellstoffe, Mineralwasser, Mühlsteine, Magnesit, Erzstaub, Zündhölzchen, Kandiszucker, Dampfkessel, Lokomobile, Strassenwalzen, landwirtschaftliche und Müllereimaschinen, Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren usw.

Von Ungarn: Lebende Tiere, Tonwaren, Asbestzementschiefer, Mineralwasser, Wein, Leder, Kartoffel, Möbel und Möbelbestandteile, Zement und hydraulischer Kalk, Zucker, Holz und Holzwaren, Paprika, Obst und Beeren, Obstkonserven, Fische, Pottasche, Fleisch und Fleischwaren, Hanf und Hanferzeugnisse, Samen, Malz, Stroh, Mineralöle, Oelkuchen, Mahlprodukte, Spiritus, Eier, Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren, elektrische Glühlampen, Grünzeug und Gemüse, Geschirr und Haushaltungsartikel, Mineralöle, Bohnen, Eichenholzextrakt, Glas, Erze usw.

Die in der Richtung von der Tschechoslovakei nach Ungarn geltenden Ausnahmetarife sind fortlaufend mit den Nummern 1-23, jene in der Richtung von Ungarn nach der Tschechoslovakei mit den Nummern 201-238 bezeichnet, wobei für einzelne dieser Ausnahmetarife noch Unterteilungen vorgesehen sind.

Bemerkenswert ist, dass, soweit bisher festgestellt werden konnte, nur die Frachtsätze der ungarischen Export-

tarife, nicht auch jene der tschechoslovakischen Exporttarife in der üblichen verbandstarifmässigen Weise gekürzt sind.

Die Frachtberechnung nach dem Anhange ist, soweit der Dreiländerverkehr in Frage kommt, insofern erleichtert, als die Anhangssätze in der Richtung von der Tschechoslovakei nach Ungarn stets bis zur ungarischen Grenze, also für die tschechoslovakische und österreichische Durchfuhr in einer gewissen Anzahl ausgewiesen sind. Den Verfrachtern über Oesterreich bleibt somit die Feststellung des fallweise günstigsten tschechoslovakisch-österreichischen Ueberganges erspart, über den die Fracht zu ermitteln ist.

In den Kohlentarifen wurden seitens der tschechoslovakischen Eisenbahnen, die von den tschechoslovakischen Kohlenstationen im Lokaltarif bestehenden Exportbegünstigungen nach Ungarn eingerechnet, während in der entgegengesetzten Richtung im allgemeinen die Sätze der für Auslandskohle beziehungsweise Auslandskoks gültigen Ausnahmetarife in den Verbandstarif eingestellt sind. Für die Strecken der ungarischen Bahnen sind in der Richtung nach der Tschechoslovakei die Sätze der ungarischen Exporttarife für Kohle, in der Richtung nach Ungarn die für Auslandskohle gültigen Taxen aufgenommen.

Sowohl tschechischer- als auch ungarischerseits wurden die Frachtsätze um einen Teil der beiderseitigen Manipulationsgebühren gekürzt.

Im Gegensatz zum Gütertarif, welcher in tschechoslovakischen Kronen berechnet ist, sind die Frachtsätze des Kohlentarifs für die tschechoslovakische als auch für die ungarische Durchfuhr in Pengöwährung berechnet.[71]

Die tschechoslovakischen Staatsbahnen gewähren ferner, rückwirkend vom 15. September 1927, Ermässigungen für Wagenladungssendungen von Kartoffeln über einige unga-

---

[71] Tarifanzeiger September 1927.

risch-tschechoslovakische Grenzstellen nach Bodenbach zur Ausfuhr nach Deutschland.

Diese Massnahmen bezwecken den Transitverkehr aus Ungarn nach Deutschland über tschechoslovakische Strecken, insbesondere für Lebensmittel, zu fördern.

Die neuen Gütertarife sind am 1. Januar 1928 in Kraft getreten. Die tarifarischen Aenderungen, die vorgenommen worden sind und als « kleine Tarifreform » bezeichnet werden, haben eine neue Klassifikation wie Einteilung der Güter zum Gegenstande. Die Unterteilung der Eilgüter und sperrigen Güter nach Beförderungsmengen als Stückgut bei 5.000 und 10.000 kg als Wagenladungen wirkt sich praktisch vor allem in einer Verbilligung der Frachten aus. In gleicher Weise kommt die Neuerung, die in der Einführung von Ladegewichtsklassen und Ladegewichtsfrachtsätzen besteht, neben jenen für Wagenladungssätze für 10.000 kg, zur Geltung. Luftfrachten sollen dadurch vermieden werden. Sie bestanden darin, dass Güter, die in einem 15 t Waggon verladen wurden, auch wenn sie tatsächlich nur 10 t wogen, die Fracht des voll ausgenützten Wagens zu tragen hatten.

Die Mängel, der kleinen Tarifreform, werden durch die geplante grosse Tarifreform, wie zu hoffen ist, behoben werden, so dass die nachfolgenden Betrachtungen nicht bloss als Kritik, sondern vielmehr als die Aufgaben der neuen grossen Reform aufgefasst werden können.

Die Durchrechnung mit den Lokalbahnen ist bisher nicht erfolgt. Längst schon sind die Lokalbahnen verstaatlicht, doch ist bis heute die Tradition in Hinsicht der Tarife beibehalten worden. Zwar hat die Staatseisenbahnverwaltung [72] zur teilweisen Befriedigung der Interessentenwünsche die Kürzung der Frachtsätze im Verkehre mit den Lokalbahnen eingeführt. Damit wurde aber nur eine teilweise und unzu-

[72] Vgl. Prager Tagblatt Nr. 303 vom 30. Dezember 1927.

reichende Frachtsatzregelung für diese geschaffen. Zudem hat die Einführung dieser Kürzungen einen Tarifzustand herbeigeführt, der grosse Unsicherheit und Unklarheit der Frachtsatzberechnung verursacht hat. Ein schwerwiegender Anordnungsfehler des neuen Lokalgütertarifes Heft 1 ist die Herausgabe des «Verzeichnisses über die in der Güterklassifikation genannten Gegenstände» als besondere Anlage oder Beilage zum Tarif. Dieses Verzeichnis ist ein integrierender Bestandteil des Tarifheftes 1, ohne den dieses gar nicht denkbar und auch praktisch bei der neuartigen Anordnung der Güterpositionen kaum verwendbar ist.

Es gehört also, ähnlich wie bei dem Lokalgütertarif Heft 2, der Index der in diesem Tarife genannten Stationen und Gegenstände in das Tarifheft selbst hinein. Ein praktisches Beispiel möge diese zwingende Notwendigkeit erhärten: [73]

« Wer ohne das Güterverzeichnis (Beilage) in der neuen Güterklassifikation des Lokaltarifheftes 1 etwa den Artikel « Kaolin » sucht, wird lange nach der betreffenden Position, die ihn enthält, suchen müssen, während aus dem Verzeichnisse sofort ersichtlich ist, dass das gesuchte Gut merkwürdigerweise in die Position « Mineralien » gehört, die eine Neufassung der neuen Güterklassifikation darstellt, wogegen früher « Kaolin » in der selbständigen Position « Erden » zu finden war. »

In den Gebührenberechnungsstellen des neuen Tarifes, Heft 2, sind die Frachtsätze für Kohle bei Ladungen von 10.000 kg nach der allgemeinen Klassifikation (d. i. nach Klasse XII) bei den Entfernungen von 1-16 km billiger als die besonders ermässigten Frachtsätze des von den Kohlenproduktionsstationen gültigen besonderen Ausnahmetarif 1. Da nach den allgemeinen Grundsätzen der Frachtberechnung

---

[73] Vgl. Prager Tagblatt Nr. 308 vom 30. Dezember 1927. — Vgl. Eisenbahnverordnungsblatt vom 21. Dezember 1927.

aber bei Vorhandensein mehrerer Frachtsätze für ein und dasselbe Gut immer der billigste Frachtsatz anzuwenden ist, ist dieser Fehler nicht verständlich. Wäre die Staatseisenbahnverwaltung gleich an eine durchgreifende Tarifreform gegangen, hätte sie auch die Unvollkommenheit des gegenwärtig gültigen Kilometerzeigers vermeiden können. Dieser ist durch die Herausgabe eines vom 1. Januar 1928 an gültigen Nachtrages IV, der vor allem die Kilometerentfernungen der verstaatlichten Lokalbahnen enthält, so unübersichtlich geworden, dass seine praktische Verwendbarkeit starken Zweifeln begegnet. Auch die ausserordentlich kostspielige Arbeit der Umrechnung der sehr zahlreichen Verbandstarife, an denen die tschechoslovakischen Staatsbahnen beteiligt sind, fällt hier erschwerend ins Gewicht.

Aufgabe der grossen Tarifreform wird es ferner sein, die aussertarifarischen Frachtbegünstigungen systematisch zusammenzufassen. Neben den 126 Positionen besonders ermässigter Frachtsätze des neuen, vom 1. Januar 1928 an gültigen « Anhanges zum Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2 », enthält das Eisenbahn-Verordnungsblatt vom 21. Dezember 1927, das der Erneuerung der verschiedenen besonderen Frachtbegünstigungen für 1928 gewidmet ist, 221 Erneuerungspositionen mit einer grossen Zahl ermässigter Frachtsätze für besondere Güter und besondere Verkehrsverbindungen. Im Rahmen der neuen Güterklassifikation und ihrer 20 neuen Klassen, sowie im Rahmen der zwanzig neuen Ausnahmetarife wäre manche dieser Frachtermässigungen unterzuordnen die Möglichkeit gewesen.

Die Tarifsätze für Kohle sollten denen des deutschen Reiches angepasst werden. Der Transport der Kohle nimmt fast die Hälfte des gesamten Güterverkehrs ein und deshalb sollte dieser eine ganz besondere Berücksichtigung erfahren. Zudem belastet die Verkehrssteuer mit 20 % den gesamten Verkehr.

Es sollte möglich sein eine andere Finanzquelle an die Stelle, dieser die Entwicklung des ganzen Wirtschaftsleben der Tschechoslovakei hemmenden Steuer treten zu lassen, damit die Reformbestrebungen des tschechoslovakischen Tarifwesens auch in dieser Hinsicht gefördert werden können.

## 4. Die tschechoslovakische Eisenbahnpolitik und ihr Einfluss auf die Struktur der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels.

Die Verknüpfung eisenbahnpolitischer mit landwirtschaftlichen Interessen, seit die ersten Schienenwege auf dem Gebiete des jetzigen tschechoslovakischen Staates gebaut wurden, war der Anlass zu einer wesentlichen Aenderung der Struktur des gesamten Agrarwesens. Der enge Rahmen der Volkswirtschaft wurde in Hinsicht der Preisfestsetzung durchbrochen durch die preisbestimmenden Elemente des Weltmarktes ; die Urproduktion diente nicht mehr dem lokal gebundenen Markte, sondern der ganzen Weltwirtschaft. Landwirtschaftliche Produktion und Konsumtion wurden, wenn nicht völlig ausgeglichen, so doch ihre An- und Ausgleichung gesucht. Die Entscheidung, die nunmehr hinsichtlich der Preisbestimmung landwirtschaftlicher Erzeugnisse der Weltmarkt fällte, hatte eine durch die eingetretene Preisverschiebung bewirkte Strukturänderung der landwirtschaftlichen Kulturen zur Folge. Die Eisenbahnen ermöglichten eine weitgehende internationale Arbeitsteilung. Es wurden nunmehr die für das Land günstigsten Agrarprodukte gepflegt. Die grossen Städtezentren erhielten durch die Eisenbahnen die notwendigen Nahrungsmittel. Die bisher abgeschlossenen Wirtschaftsgebiete gewannen durch die Aus-

dehnung, die die Eisenbahnen ermöglichten, an Wirtschaftsfähigkeit. Die Weidewirtschaft konnte nun durch Halmfruchtbau abgelöst werden, da die Preise durch das erweiterte Absatzgebiet gestiegen waren. Während in die tschechoslovakischen Länder ungarischer Weizen gelangte und mit den heimischen Getreidearten konkurrierte, nahm die Viehzucht an Bedeutung ab und eroberte sich immer östlichere Gebiete.

Einem bedeutsamen Strukturwandel begegnen wir schon in den ersten vier Dezenien des Eisenbahnbaues in den böhmischen Kronländern. Sax[74] zitiert die Verhältnisse Mährens[75]. Wir geben hier dieses Beispiel schon aus dem Grunde wieder, weil es statistisch die Strukturwandlungen festhält und uns vor Augen führt, die auch für die späteren Dezenien charakteristisch geworden sind. Unberücksichtigt blieben hierbei die Anbauflächen für Hirse, Mais, Haiden, Mischfrucht, Hanf, Raps, Hopfen, Mohn, Anis, Fenchel usw.

Mähren hatte demnach in niederösterreichischen Jochen:

| | nach dem Kataster (1835) | nach den Ernteergebnissen des Jahres 1871 | sonach Plus oder Minus |
|---|---|---|---|
| Weizen . . . . . | 170.826 | 151.267 | — 19.559 |
| Korn . . . . . | 498.643 | 434.259 | — 64.384 |
| Hafer . . . . . | 438.578 | 359.273 | — 79.305 |
| Gerste . . . . . | 130.668 | 193.270 | + 62.602 |
| Hülsenfrüchte . | 43.010 | 58.329 | + 15.319 |
| Kartoffeln . . . . | 124.997 | 183.978 | + 59.001 |
| Zuckerrüben . . | | 58.404 | + 58.404 |
| Futterrüben . . . | 938 | 23.722 | + 22.784[76] |

[74] Dr. Emil Sax: „Die Eisenbahnen." Wien 1879, S. 48.

[75] geschildert von Heinrich C. Weeber: „Das Markgrafentum Mähren nach seinen landwirtschaftlichen Verhältnissen." Denkschrift für die Weltausstellung 1873.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Stoppelrüben . . | 142 | 1.972 | + 1.830 |
| Kraut . . . . . | 713 | 10.097 | + 9.384 |
| Kleearten . . . . | 76.690 | 93.550 | + 16.860 |
| Flachs . . . . . | 17.447 | 26.744 | + 9.297 |
| Brache u. Weide | 251.811 | 320.554 | + 68.743 |
| Wiesenland . . . | 730.250 | 254.437 | —475.813 |

Der Anbau von Hafer ist infolge der Bedarfsverminderung zurückgezogen, da die Pferde durch Bahnen mit Dampf als Betriebskräfte ersetzt wurden. An seine Stelle ist in späteren Jahrzehnten Roggen und Gerste getreten; aber auch die zunehmende Zuckerrübenkultur, besonders in Böhmen, hat den Haferbau verdrängt.

Die Entwicklung zeigt den allmählichen Uebergang vom extensiven Bodenbau zur intensiven Bodenbearbeitung. Bestimmend hierfür wurde die Bildung grosser Industriezentren, die eine infolge des sich immer stärker verdichtenden Eisenbahnnetzes häufige Begleiterscheinung wurde, so dass der Bedarf an Agrarprodukten mächtig stieg. Die Landwirtschaft wurde marktproduzierend und gab die Selbstversorgerrolle auf. Die Expansion der Landwirtschaft hielt aber im Laufe der Zeit nicht an den Grenzen des Staates, sondern ging darüber hinaus. Die Landwirtschaft war auf diese Weise zu einem exportierenden Wirtschaftszweig geworden. Als besonders instruktives Beispiel dient uns die Zuckerrübenkultur der Tschechoslovakei, denn die Zuckerrübe war beim Aufkommen der Eisenbahnen fast unbekannt. Im Jahre 1922 bedeckte sie eine Anbaufläche von 210.246 ha und lieferte einen Ernteertrag von 52.401.492 q. Wenn diese Menge nur einen Weg, nämlich den vom Produzenten zum Konsumenten zurückzulegen hätte, bedürfte es zu ihrem Transporte 524.015 Wagen. Exportiert wurden 3.202.643 q. Zucker, somit wur-

[76] Für 1835 ist die Bestellung mit Futterrüben berechnet. Es begann eben erst die Rübenzuckerfabrikation. Nur wenige Joche waren damals mit Zuckerrüben bepflanzt.

den 32.026 Waggons über die Staatsgrenzen gesandt. Diese Zahlen sind nun aber noch mit drei oder vier zu vervielfachen, da der Grossist und die weiteren Zwischenglieder bis zum Konsumenten die Verteilung vorzunehmen haben. Wenn wir in Betracht ziehen, dass die Zerstörungen des Weltkrieges die Eisenbahnen auch zu jenem Instrument des Verkehres gestalteten die für die Landwirtschaft noch vorhandenen Mittel und Kräfte jenen Stellen zuzuführen, wo sie die intensive Verwendung zulassen, so werden wir hieran die neue Rolle feststellen können, die die Landwirtschaft durch die Umstellung von extensiver zur intensiver Bewirtschaftung heute spielt. Aber auch die Eisenbahnen durch Zufuhr von Hilfsstoffen und landwirtschaftlichen Maschinen und Abtransport nicht nur von Mengen- sondern auch von Qualitätsprodukten. Dass die Eisenbahnen produktionsbestimmend wirken, erhellt aus der Tarifpolitik, und es genügt hier ein blosser Hinweis auf die Tarifsätze für Zucker, Kohle usw. Die Eisenbahnen haben aber auch der Landwirtschaft Wirtschaftskämpfe nicht erspart. So tobt noch jetzt ein mächtiger Kampf zwischen Rohr- und Zuckerrübenpflanzern. Ohne das Bestehen von Eisenbahnen wäre er kaum eingetreten. Welche Bedeutung aber gerade der Zucker hat, geht aus den vorher angeführten Zahlen hervor, die wir in Bezug auf die Weltzuckerproduktion ergänzen können. In diesen Zahlen deuten wir gleichzeitig den Strukturwandel an, der die führende Rolle des Rohrzuckers in der letzten Zeit erkennen lässt.

Rübenzucker wurden gebaut: In den Jahren: 1852/53 14 %, 1901/02 62 %, 1913/14 47 % und 1925/26 34 %.

Was die Forstwirtschaft anbetrifft, ist zu sagen, dass die Eisenbahnen die Thünenschen Kreise geändert haben. Das Bezugsgebiet ist erweitert, die Preise am Verbrauchsorte damit gesenkt worden. Die Eisenbahnen haben wesentlich zum Uebergang des Agrarstaates zum Agrar-Industriestaat beigetragen.

Sie haben die Arbeitsteilung beschleunigt, durch die schon angedeutete Agrarintensivierung, die bereits eine Art agrare Spezialisierung darstellt. Die Spezialisierung der Agrarwirtschaften hat Agrarindustrien ermöglicht, so die Zuckerfabriken, Kartoffelbrennereien, Bierbrauereien usw.

Die Eisenbahnen haben die Industriestandortfrage gelöst. Kohle und Eisen, die sich selten vereint fanden, haben die Eisenbahnen an einer gemeinsamen Stelle vereinigt. Die grossen Kohlenfelder der Tschechoslovakei wurden industriell erst voll verwertbar, als es gelang, auf billigem Wege österreichisches und deutsches Eisenerz zuzuführen. Weber [77] hat in seinem Buche diese Probleme einer eingehenden Untersuchung unterzogen ; es genügt daher hier auf dieses Werk hinzuweisen. Die Eisenbahnen ermöglichen die restlose Durchsetzung des ökonomischen Prinzips das, darin besteht mit dem geringsten Aufwand die notwendigen Arbeitskräfte zur industriellen Arbeitsstätte zu befördern; sie machten aber auch andrerseits den Industriellen hinsichtlich des Rohstoffbezuges aus der Nähe der Betriebsstätte frei, indem sie Roh- und Hilfsstoffe auch aus der Ferne heranzogen. Die Nachteile der geographischen Lage und damit die Gebundenheit an diese enggesteckten Grenzen verschwand. Qualitäts- und Preisfaktoren, bedingt durch den Weltmarkt, traten in den Vordergrund. Produktionen, die früher der zu wenig vorhandenen Arbeitskräfte oder der zu geringen Roh- und Hilfsstoffvorräte wegen, zerstreut vorgenommen wurden oder gar unterbleiben mussten, konnten nun in grossen Industriezentren verwirklicht werden. Die Massenproduktion und der Grossbetrieb für Einzelfabrikationen wurde erst durch die Eisenbahnen möglich. Dies ist das Hauptcharakteristikum des industriellen Strukturwandels

[77] Alfred Weber: „Ueber den Standort der Industrien."

durch die Eisenbahnen. Erst die Eisenbahnen ermöglichten somit das Entstehen der grossen und mächtigen tschechoslovakischen Industrie, die ihre Erzeugnisse « made in Czechoslovakia », in alle Erdteile gelangen lässt.

Den bedeutsamsten Strukturwandel bewirkten die Eisenbahnen auf dem Gebiete des Handels, jenem Wirtschaftszweige, der sich als erster die ganze Welt erschloss. Wenn wir unter Handel den interpersonalen Güterverkehr verstehen, so bedeutet das vorher Gesagte, dass das Objekt und der Umfang des Handels durch die Eisenbahnen Aenderungen erfuhr. Böhmische Butter gelangte nach Deutschland, während sie früher nur in der Hauswirtschaft oder in der nahen Stadt verbraucht wurde, australische Wolle wurde in England verwoben und der tschechoslovakische Bürger trug nun seinen Anzug aus englischem Kammgarn, der früher aus inländischen Flachs im Inlande gesponnen, gewoben und fertiggestellt worden war. Die Eisenbahnen ermöglichten aber auch den Transport von Stoffen geringeren Wertes, sowie von Massengütern. Fleisch aus Argentinien kam nun auf den inländischen Markt und machte das Fleisch auch zur täglichen Nahrung des Minderbemittelten. Wenn wir den Handel in seiner ganzen Entwicklung verfolgen, können wir hier die treffenden Worte Knies[78] anführen, der diesen Zweig wirtschaftlicher Tätigkeit im Verhältnis zum Verkehrswesen folgendermassen charakterisiert:

« Durch die ganze Geschichte hindurch läuft das Vorschreiten des Handels paralell der Verbesserung und Verbreitung der Kommunikationsmittel. Jeder besondere Bestand der letzteren hat in den einzelnen Perioden die besondere Beschaffenheil, die Ausdehnung, die Art und die Richtungen des Handelsverkehres bestimmt. Es kann als überflüssig er-

---

[78] Emil Sax: „Die Eisenbahnen" 1878, S. 71. Knies: „Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen" S. 102.

scheinen, auch für den Handel den Nachweis einer Geltung von den meisten jener Sätze beizubringen, mit welchen in den vorhergehenden Erörterungen die allgemeinen Wirkungen der Eisenbahnen oder ihre besonderen Erscheinungen auf dem Gebiete der Rohproduktion und der gewerblichen Tätigkeit hingestellt wurden ; denn es waren ja das hauptsächlich Wirkungen einer erleichterten Bewegung, einer verstärkten Transportfähigkeit der Produkte, d. h. einer Wirkung auf sie als Gegenstände des Handelsverkehrs. Nur die besondere Gestaltung der allgemeinen Wahrheit auf dem Felde der Handelstätigkeit und das für sie allein Giltige ist deshalb hinzustellen. »

Die Umschlagsdauer im Handel ist von der Umschlagsgeschwindigkeit abhängig. Diese wurde nun von den Eisenbahnen mächtig gefördert, da der Transport nicht nur allein beschleunigt vor sich ging, sondern auch die grossen Risiken der früheren Transportgelegenheiten verminderte. Was aber besonders im Vordergrund steht und den Strukturwandel par excellence verursachte, das war die territoriale Arbeitsteilung, wie sie Sax, die internationale Arbeitsteilung, wie wir sie nennen.[79] Das mächtigste Mittel diese zu fördern, war nun die Eisenbahntarifpolitik der Eisenbahnen, nämlich durch niedrige Tarifsätze, Deklassifikation oder ermässigte Ausfuhrtarife der Handelspolitik des Auslandes zu begegnen. Die Eisenbahnen haben auf diese Weise mächtig zur Belebung des Handels und damit zur Hebung des Volkswohlstandes beigetragen. Wenn wir hier noch die strukturbildenden Einflüsse der Nachkriegszeit ins Auge fassen und prüfen, welchen Einfluss die tschechoslovakische Eisenbahnpolitik auf den Handel ausgeübt hat, so können wir sagen, dass sie den Handel im Inlande durch Ausbau der Linien in der Slovakei intensiver gestaltet, Praha zur Metropole des

[79] Sax: „Die Eisenbahnen" S. 64.

Binnen- und Transithandels zu stempeln gesucht hat und den Aussenhandel über die wichtigsten Umschlagsplätze leitet, über Hamburg, Pressburg (Bratislava) und Triest. Die Bedeutung Wiens als Vermittlerin zwischen Ost und West, Süd und Nord vermochte sie indessen nicht zu schmälern. Jedenfalls aber ist es der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik gelungen den Innen- und Aussenhandel der Republik zu intensivieren. Passt sich in Zukunft die Tarifpolitik der jeweiligen Entwicklung an, so ist nicht daran zu zweifeln, dass sie auch in dieser Hinsicht ihrer wirtschaftlichen Aufgabe völlig gerecht werden wird.

## 5. Ausbaumöglichkeiten der wirtschaftlichen Grundlagen des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens und ihr Einfluss auf die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten.

Einleitend haben wir darauf hingewiesen, dass das von der Donaumonarchie auf die Tschechoslovakei übergegangene, beziehungsweise übernommene Netz, starre Eisenbahnen besass, die grössere Korrekturen durch irgendwelchen Ausbau der bestehenden Linien nicht ermöglichten. Einzig in der Slovakei und im autonomen Karpathorussland ist ein grosser Spielraum gegeben, doch muss dort zunächst das wirtschaftliche Niveau erhöht werden und ergänzend sind erst dann durch Eisenbahnlinien jene notwendigen Grundlagen zu schaffen, deren die beiden tschechoslovakischen Länder dringend bedürfen. Die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Städte Brünn und Znaim erheischt eine direkte Verbindung. Die bisher bestehende Gabelung über Okříšky trägt den dringenden Bedürfnissen der schnellen Güterverfrachtung, die sich von ganz Nordmähren und dem Zentrum Mähren in der Hauptstadt des Landes staut, nicht volle Rechnung. Zudem ist Brünn durch seine Tuch- und Maschinenindustrie eine sehr wichtige Exportstadt. Znaim anderseits, eine durch die Konservierungsindustrie, vornehm-

lich Gurken, berühmt gewordene Stadt Südmährens, mit einer guten Verbindung nach Wien, ist von der Hauptstadt des Landes, nämlich von (Brno) Brünn, sozusagen isoliert. Hier wäre es daher angezeigt, das Projekt des Jahres 1864, das eine direkte Verbindung der beiden Städte vorsah, ernstlich zu prüfen. Eigenartiger noch sind die an den Hauptadern des Eisenbahnverkehrs in Böhmen angeschlossenen Zweiglinien im Herzen Böhmens. Nahe von diesen Linien sind im Laufe der Zeit wichtige Handels- oder Industriezentren entstanden, denen die kurze Eisenbahnverbindung zu diesen Nebenlinien fehlen. Aber auch die Linien längs den Grenzen der Tschechoslovakischen Republik sind besonders eigenartig. Aus zollpolitischen Gründen dürfte ein Ausbau der Linien, der wirtschaftlich erwünscht wäre, wohl auch in Zukunft unterbleiben, trotz der Nähe der Eisenbahnpunkte dies- und jenseits der Grenzen. Die grössten Lücken weist das tschechoslovakische Eisenbahnnetz ausser in den östlichen Ländern im Süden Böhmens auf. Hier aber für die Legung von neuen Bindegliedern einzutreten, wäre verfehlt. Nicht neue Eisenbahnlinien können hier das Versäumte nachholen, da der Konkurrent der Eisenbahn, das Auto die Entwicklung überholt hat. Bessere Strassen und staatliche Autolinien werden hier am wirtschaftlichsten alte Mängel zweckmässig beheben. Der Ausbau der Eisenbahnen muss hier durch Autolinien Ergänzung finden. Auf diese Weise können auch unterbundene Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten gefördert werden, insbesondere durch Ermöglichung eines intensiven Grenzverkehrs. Die politischen Grenzen haben jäh die zusammengehörigen Wirtschaftszentren in den Randgebieten zerschnitten. Ein reger Autoverkehr kann die Beziehungen wieder aufnehmen, anknüpfen und dies wird sowohl dem Inlande als den Nachbarstaaten zum Nutzen gereichen.

Der Ausbau der Eisenbahnen wird aber nicht bei die-

sen Gesichtspunkten Halt machen dürfen, sondern die Neuerungen, die im Ausland erprobt worden sind, werden allmählich auch in der Tschechoslovakei Eingang finden. Zahlreiche elektrische Bahnen bestehen schon. Die Lokalbahnen sind schon seit Jahrzehnten diesen Versuchen nicht abgeneigt gewesen. So besteht in Südböhmen bereits seit 1911 eine elektrische Bahn in Zartlersdorf über Rosenberg nach Lippnerschwebe im Böhmerwald. Welcher Erfolg der Elektrifizierung der Eisenbahnen vorausgesagt wird, geht aus dem Beispiel der Reichenberg—Gablonzer Eisenbahn hervor, die im Jahre 1926 ein Betriebsdefizit von 2,56 Millionen Kč. hatte und als hauptsächlichsten Weg der Sanierung die Elektrifizierung der Eisenbahn errechnet hat. Mindestens 1,5 Millionen Kč. Mehreinnahme will die Gesellschaft durch die Einführung des elektrifizierten Betriebes erzielen. Die Regierung hat mit der Elektrifizierung des Wilsonbahnhofs in Prag und der anliegenden Sektoren bereits begonnen. Von hier aus sollen, sobald die Kraftwerke bei Štěchovice und Vrané ausgebaut sind, die Hauptlinien, die von Prag ihren Ausgang nehmen, elektrifiziert werden. Bequemlichkeiten sollen den Reisenden durch Einführung von Schlafwagen dritter und zweiter Klasse von Prag nach Bohumin (Oderberg), Schlaf- und Speisewagen auf allen Strecken geschaffen werden. Ausstellungen und Mustermessen sollen den Handelsverkehr fördern. In der Sitzung der I. Sektion des Tschechoslovakischen Eisenbahnrates am 19. September 1927 wurden folgende Aenderungen der Zugsverbindungen, beziehungsweise deren Ausgestaltung, vorgeschlagen: Die Schnellzüge 11, 2 oder 64 mögen einen direkten Wagen von Prag über Wildenschwert nach Breslau und Posen erhalten; Einführung einer direkten Schnellzugsverbindung Reichenberg – Königgrätz – Troppau ; Konzentrierung aller internationalen Schnellzüge auf einem Prager

Bahnhof; Einführung eines Schnellzuges von Prag nach Deutschbrod um 19 Uhr auf der Staatsbahnstrecke über Kolin, wodurch die Fahrtdauer um eine Stunde verkürzt würde; Einführung direkter Wagen Parkan—Bodenbach bei den Schnellzügen 63 und 64; Einführung einer direkten Schnellzugsverbindung aus Budapest in die Hohe Tatra (die bis 1925 bestand, während heute nur eine Verbindung bis Košice besteht, wo die Reisenden $3^1/_2$ Stunden auf Anschluss warten müssen); Verbesserung des Personenverkehrs in Nordostböhmen; Einführung eines neuen Schnellzuges von Prag um 5,20 Uhr über Kolin—Pardubitz, der in Pardubitz den Anschluss an den Schnellzug 89 erreichen würde, so dass Nordostböhmen eine vorzügliche Verbindung mit Prag hätte; ferner eine bessere Verbindung zwischen Mährisch-Ostrau nach Wien und Prag; Neueinführung der Schnellzugsverbindung Prag—Wien über Znaim; Verbesserung der Zugsverbindung zwischen den Badeorten über Eger mit dem Auslande; Neueinführung des Schnellzuges Karlsbad—Johanngeorgenstadt—Leipzig.

Das bisher Gesagte soll nur andeuten, welche äusseren und inneren Ausbaumöglichkeiten für das tschechoslovakische Eisenbahnwesen bestehen. Dass die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten durch eine solche Ausgestaltung gefördert werden können, ist unverkennbar. Jede Beschleunigung im Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr hebt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Inlandes und überträgt sich in günstiger Weise durch erhöhte Kaufkraft und Produktivität auf die Nachbarstaaten.

## Tendenzen der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik.

Die Tendenzen der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik werden durch ein Wort gekennzeichnet. Es heisst Reorganisierung. Die Eisenbahnverwaltung sucht erfreulicherweise selbst nach den Mitteln, die geeignet sind, den durch Kriegs- und Nachkriegszeit eingetretenen Ruhezustand in eine der wirtschaftlichen Entwicklung entsprechende Bewegung umzuwandeln. Das erschreckende Passivum, das die Eisenbahnfinanzen zeigen, soll behoben werden. Bekanntlich arbeitet die tschechoslovakische Eisenbahnverwaltung mit zu hohen Selbstkosten, hervorgerufen einerseits durch die falsche Tarifpolitik, durch ungenügende technische Ausgestaltung des Eisenbahnwesens, anderseits, was uns die Hauptursache zu sein scheint, durch Politisierung der Personalfragen. Durch Kommerzialisierung den gewaltigen Verwaltungsapparat der bürokratischen Atmosphäre zu entziehen, wird von den Vertretern des Privatbahnsystems vorgeschlagen, um es dadurch möglich zu machen, die Eisenbahnen wieder zu entpolitisieren, sowie den unökonomisch vergrösserten Personalbestand auf das ökonomische Mass zurückzuführen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Staatsbahnsystem nur bei den östlichen Nachbarn noch besteht, während alle West-

staaten, die Schweiz ausgenommen, davon abgegangen seien. Man wird jedenfalls prüfen müssen, ob es sich um einen organischen Fehler im System handelt, der beseitigt werden muss. Soll das System bestehen bleiben und nur die Fehler durch eine Reorganisation beseitigt werden? Oder muss ein Systemswechsel eintreten, um alle Krankheitskeime und Grundfehler zu beheben? Das sind die Fragen, die gelöst werden müssen.

Einer der bedeutendsten Praktiker und schärfsten Theoretiker des tschechoslovakischen Eisenbahnwesens überhaupt, nimmt zur Systemfrage folgende Stellung ein:[80] «Wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Staates solche sind, dass ein Eisenbahnnetz in absehbarer Zeit nicht so viel abwerfen kann, um das Kapital zu verzinsen und zu amortisieren, so ist für das betreffende Land das Staatsbahnsystem das allein richtige. Denn die Gewährung von Ertragsgarantien für nicht ertragsfähige Eisenbahnen — und nur so können Privatgesellschaften herangezogen werden — hat sich in der Erfahrung nur schädlich erwiesen. Aber auch wenn ein Eisenbahnsystem in einem Lande mehr als die übliche Verzinsung abwerfen kann, ist das Staatsbahnsystem im allgemeinen vorzuziehen, da sonst privatwirtschaftlicher Missbrauch eines Monopols zu befürchten ist. Wenn hingegen die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes so liegen, dass die richtige Führung eines Eisenbahnsystems nicht wesentlich mehr, aber auch nicht weniger als die übliche Verzinsung des Kapitals in Aussicht stellt, sind Privatbahnsystem und Staatsbahnsystem grundsätzlich gleichberechtigt. Insbesondere werden in einem solchen Falle die Tarife formell und materiell bei Staatsbahnsystem und Privatbahnsystem unter Vorausetzung einer rich-

---

[80] Prof. Dr. Oskar Engländer: Staats- oder Privatbahnsystem. In Nr. 226 vom 23. September 1927 des „Prager Tagblattes".

tigen Verwaltung die gleichen sein, so dass die Befürchtung einer monopolistischen Ausnützung der Volkswirtschaft durch die Privatbahngesellschaft entfällt. Ob man sich dann in einem solchen Lande tatsächlich für das Privatbahn- oder Staatsbahnsystem entscheidet, hängt von den besonderen Verhältnissen des betreffenden Landes ab, wie Mentalität, Individualismus, Sozialismus, Art der Staatsbeamtenschaft, Umfang des Einflusses der politischen Parteien auf die Staatsverwaltung usw. Von der Stellungsnahme zu diesen nicht mehr rein ökonomischen Fragen wird daher auch bei uns die Entscheidung über Privatbahnsystem oder Staatsbahnsystem abhängen. »

Uebrigens besteht trotz des scheinbaren theoretischen Gegensatzes heute kein so grosser Unterschied zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen. So sind in dem Lande der grössten Wirtschaftsfreiheit, den Vereinigten Staaten, die Privatbahnen hinsichtlich der Gestaltung der Tarife, der Arbeitsbedingungen, der Höhe der Dividende, der Erwerbung fremder Gesellschaften, und auch in anderen Beziehungen solchen Beschränkungen durch eine Staatsaufsichtsbehörde (Interstate Commerce Commission) unterworfen, dass man bei ihnen tatsächlich von einer delegierten öffentlichen Verwaltung (Sax) sprechen kann. Das gleiche gilt für England, wo man zwangsweise mehrere Hunderte von Eisenbahngesellschaften in vier grosse Eisenbahnsysteme zusammengefasst hat ; ebenso für Frankreich. Die Reichsbahngesellschaft in Deutschland, deren Aktienkapital sich insgesamt im Besitze des deutschen Reiches befindet, und die ihr teilweise nachgebildete Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen sind überhaupt ein Mittelding zwischen Staats- und Privatbahnen.

Wenn man vom Staatsbahnsystem zum Privatbahnsystem übergeht, ist eine Veräusserung mit Vorbehalt der Einlösung einer Verpachtung vorzuziehen. Denn eine Verpachtung auf lange Zeit kommt einer Veräusserung mehr oder

minder gleich und eine Verpachtung auf kurze Zeit hindert eine ordentliche Betriebsführung. Bei einer Veräusserung kann sich der Staat einen Anteil an den Eisenbahnen dadurch wahren, dass er sich entweder einen Teil der Stammaktien vorbehält oder überhaupt die Stammaktien behält und nur die Vorzugsaktien hergibt. Für die jedenfalls vorzubehaltende Einlösung (Rücklösung) können ähnliche Bedingungen festgesetzt werden, wie sie heute schon in den Konzessionsurkunden von Privatbahnen allgemein angewendet werden.

Die Systemfrage wird aber leider in der Tschechoslovakei nicht durch wirtschaftliche, sondern durch machtpolitische Erwägungen gelöst werden. Trotzdem ist es zu begrüssen, dass die Eisenbahnverwaltung alle Möglichkeiten prüft, die für eine Lösung bei Beibehaltung des bestehenden Systems in Betracht kommen können.

Von Interesse sind die Angebote, die von verschiedenen Finanzgruppen der tschechoslovakischen Regierung unterbreitet worden sind, die zu einer Verpachtung führen könnten. So äusserte sich u. a. Heward Kelley, der Bevollmächtigte der Morgan-Finanzgruppe über den Antrag, den er im Namen des amerikanischen Konsortiums der tschechoslovakischen Regierung zwecks Verpachtung der Eisenbahnen gestellt hat. — « Wir stellen der tschechoslovakischen Republik eine Anleihe zur Verfügung, bieten eine bedeutende Pachtsumme, die bei den tschechoslovakischen Eisenbahnen der jetzigen Einnahme gleichkommt, verpflichten uns zu grosszügigen Investitionen und zur vollkommenen Modernisierung der Bahnen. » Die Investitionen zum Zwecke der Erweiterung und Ausgestaltung der tschechoslovakischen Eisenbahnen sollen 150 Millionen Pfund Sterling betragen, die neben weiteren Investitionen während der Pachtperiode vorgesehen wären. Nach Vertragsabschluss würde dieses amerikanische Konsortium den schon lange geplanten Ausbau der tschechoslovakischen Transversalbahn in Angriff nehmen. Die aus-

reichenden Kapitalien sollen dem Ausbau neuer Linien dienen, Doppelgeleise sollen gelegt, die Geschwindigkeit und die Pünktlichkeit im Personenverkehr gesteigert, der Lastenverkehr besser gefördert werden, und endlich die wirtschaftlichen Interessen der Industrie, der Landwirtschaft und des Handels grössere Beachtung finden.

Um die Pachtung der tschechoslovakischen Eisenbahnen bewerben sich ferner eine englisch-amerikanische und eine tschechoslovakische Finanzgruppe unter Führung der Živnostenska banka. Die bisherigen Anträge und solche, die den Vertretern der tschechoslovakischen Regierung in Paris (wo diese zwecks Verhandlungen mit den an der Pachtung der tschechoslovakischen Eisenbahnen interessierten Gruppen weilen), gestellt worden sind, wären im Falle der Annahme geeignet, den tschechoslovakischen Staat die Bezahlung der Reparationsquote für den übernommenen Teil der auf seinem Gebiete verbliebenen österreichischen und ungarischen Bahnen zu erleichtern. Ebenso wurde das schwierige Eisenbahnproblem, das sich durch die Zerstörungen eines vierjährigen Krieges und die ungünstige geographische Form der Teschechoslovakei noch kompliziert, einer annehmbaren Lösung zugeführt. Allein, wie schon angedeutet, lediglich die machtpolitischen Faktoren werden den Ausschlag geben.

Die Reorganisierung der tschechoslovakischen Eisenbahnen will man demnächst durch Enquêten anbahnen, zu denen sachkundige Vertreter der tschechoslovakischen Wirtschaftsverbände zugezogen und bei denen auch hervorragende ausländische Volkswirtschaftler angehört werden sollen.

Eine Schätzung der tschechoslovakischen Eisenbahnen wird der Regierung den Wert des ihrer Leitung anvertrauten volkswirtschaftlichen Gutes vor Augen führen. Das Personalproblem soll eine Klärung erfahren. Die Tarifpolitik wird hinsichtlich der Gütertarife das Durchrechnungssystem all-

gemein durchsetzen. Die Personentarife werden eine Ermässigung erfahren müssen. Eine gleichmässige Verteilung der Frachten wird durch einen gut organisierten Sammelladungsdienst in Verbindung mit den Spediteuren durchgeführt werden. Allgemeine Fehler sollen verschwinden.

Die tschechoslovakischen Bahnen werden den Heilungsprozess aber um so eher bestehen, je besser es dem einzuberufenden Wirtschaftsausschuss gelingen wird, die tschechoslovakische Regierung von der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der tschechoslovakischen Eisenbahnen zu überzeugen, wenn ferner der so notwendige enge Kontakt zwischen den Interessenvertretern von Industrie, Handel und Landwirtschaft zustande kommt und endlich die gewonnenen Erfahrungen zweckdienlich verwertet werden.

Wenn es dieser Dissertation gelungen ist, die Richtlinien der tschechoslovakischen Eisenbahnpolitik zu skizzieren und auf einzelne Mängel und deren mögliche Beseitigung hinzuweisen; wenn ferner durch die Reorganisation der tschechoslovakischen Eisenbahnen dieses wichtige Verkehrsmittel den veränderten Bezugs- und Absatzverhältnissen in der Weise angepasst wird, wie es in dieser Schrift angedeutet ist, dann hat die Arbeit des Verfassers ihren Zweck erfüllt.

## Anhang I.

Gesetz vom 27. Juni 1918 über Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch Bau von Lokalbahnen. Sammlung der Gesetze und Verordnungen der tschechoslovakischen Republik, Jahrgang 1919, Zahl 373.

§ 1. Lokalbahnen (Nebenbahnen) sind jene Bahnen, die zwar einen wesentlichen Bestandteil des Eisenbahnnetzes bilden, jedoch, indem sie weniger wichtige Mittelpunkte verbinden, bezüglich der technischen Anlage und Leistungsfähigkeit hinter den Hauptbahnen zurückstehen.

§ 2. Lokalbahnen werden dort, wo eine Notwendigkeit von Massentransport besteht, der mit anderen Verkehrsmitteln nicht besorgt werden kann, als Staatslinien mit Beiträgen der Interessenten errichtet, falls durch vorangehende Ertragsberechnung amtlich erwiesen wird, dass die Betriebseinnahmen mindestens den Betriebsaufwand decken.

§ 3. Mit Rücksicht darauf, welche Wichtigkeit eine bestimmte Lokalbahn teils durch Ergänzung des Eisenbahnnetzes, teils für den eigenen Umkreis besitzt, werden die Beiträge der Interessenten mit einem Teil des Investitionsaufwandes, welcher von der Regierung festgesetzt wird, jedoch nie mit niedrigerem Beitrage als 30 % dieses Aufwandes bemessen.

Der Beitrag der Interessenten ist vor dem Beginn des Baues zu erlegen.

§ 4. Zum Baue einer jeden Lokalbahn wird die Regierung ein besonderes Gesetz erlassen, in welchem der gesamte Investitionsaufwand und dessen auf die Interessenten entfallender Teil, sowie die Art bestimmt wird, wie der Teil des Investitionsaufwandes, welcher durch die Beiträge der Interessenten gedeckt ist, bestritten werden soll.

§ 5. Kleinbahnen, das sind jene Bahnen, die keinen wesentlichen Bestandteil des Eisenbahnnetzes bilden, sondern nur hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, werden ausschliesslich auf Kosten der Interessenten oder Unternehmer ohne direkte finanzielle Beteiligung des Staates auf Grund einer Konzession, die die Regierung erteilt, errichtet.

§ 6. Der Eisenbahnminister wird betraut, dieses Gesetz im Einverständnis mit dem Finanzminister zu vollziehen.

§ 7. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1922 in Wirksamkeit.

## Anhang II.

Gesetz Nr. 690 vom 22. Dezember 1920, betreffend die Uebernahme der Privateisenbahnen in die Verwaltung des Staates. (Veröffentlicht im 144. Stück der Sammlung der Gesetze und Verordnungen, ausgegeben am 31. Dezember.)

§ 1. Das Eisenbahnministerium hat das Recht, aus Gründen des Staatsinteresses jederzeit die Verwaltung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahn zu übernehmen und sie durch die staatliche Eisenbahnverwaltung auf Rechnung der Konzessionäre zu führen.

§ 2. Zu Ausgaben, welche die Baurechnung der Eisenbahn dauernd belasten, ist auch nach deren Uebernahme in die Verwaltung des Staates die Zustimmung des Konzessionärs notwendig.

Wenn der Konzessionär innerhalb der ihm vom Eisenbahnministerium gesetzten Frist nicht seine Zustimmung erklärt, kann die staatliche Eisenbahnverwaltung auf seine Kosten solche Verfügungen treffen, die nach der Entscheidung des Eisenbahnministeriums für die Erhaltung der Sicherheit, Regelmässigkeit und Ordnung im Betriebe dieser Eisenbahn notwendig sind und auf eigene Rechnung solche Massnahmen durchführen, die nach der Entscheidung des-

selben Ministeriums sonst im öffentlichen Interesse notwendig sind.

§ 3. Die staatliche Eisenbahnverwaltung hat das Recht, durch zweckmässige Führung, beziehungsweise durch Vereinigung des Dienstes und der Betriebsmittel staatlicher Strecken und der privaten Strecken, die sie nach dem Gesetze verwaltet, eine solche Versehung des Eisenbahndienstes sicherzustellen, dass sie dem öffentlichen Interesse entspricht.

§ 4. Durch die Uebernahme der Verwaltung der Eisenbahn gehen auf die staatliche Eisenbahnverwaltung alle Rechte aus den Dienstverträgen gegenüber allen Bediensteten dieser Eisenbahn mit der Massgabe über, dass diese in disziplinärer Hinsicht den Vorschriften der tschechoslovakischen Staatsbahnen unterliegen.

Vorbehaltlich der erworbenen Rechte der Bediensteten aus den bisherigen Dienstverträgen hat das Eisenbahnministerium das Recht, auf diese Bediensteten auch die übrigen Vorschriften der Dienst- und Arbeitsordnungen sowie die Vorschriften über die Pensions-, Kranken- und Unfallversicherung auszudehnen, die bei den tschechoslovakischen Staatsbahnen gelten. Die Personalvertretungskörper bleiben, insoweit sie zur Zeit der Uebernahme bei den Privatbahnen ordnungsgemäss gewählt waren, in ihrem bisherigen Wirkungskreis erhalten. Die staatliche Eisenbahnverwaltung hat das Recht, nach Massgabe des dienstlichen Bedarfes die Bediensteten der betreffenden Eisenbahn, deren Verwaltung nach diesem Gesetze übernommen wurde, auf andere vom Staate betriebene Strecken und umgekehrt die Bediensteten dieser Strecken auf die Strecken einer solchen Privatbahn zu versetzen.

Die staatliche Eisenbahnverwaltung belässt alle Eisenbahnbediensteten der übernommenen Eisenbahn im Dienste. Lehnt ein Bediensteter das weitere Verbleiben im Dienste ab, so ist ihm, auch wenn die Bedingung der Dienstunfähigkeit

nicht erfüllt ist, der Ruhegenuss oder wenn er bisher keine Pensionsberechtigung besitzt, eine Abfertigung bezw. die Rückstellung der Beiträge nach den Vorschriften der Statuten der Versorgungsfonds der übernommenen Eisenbahn, wie sie zur Zeit der Uebernahme der Verwaltung dieser Eisenbahn gegolten haben, auszusetzen. Während der Dauer eines Jahres vom Tage der Ablehnung seitens des Bediensteten erhält jedoch ein solcher Bediensteter mindestens die vollen letzten ständigen Dienstbezüge.

§ 5. Die Einzelheiten der in die Verwaltung des Staates übernommenen Strecken werden nach den Grundsätzen dieses Gesetzes durch einen Betriebsvertrag geregelt, den die staatliche Eisenbahnverwaltung mit den Konzessionär vereinbart. Kommt es innerhalb der vom Eisenbahnministerium festgesetzten Frist nicht zu einer Einigung, so entscheidet das Eisenbahnministerium.

Der Konzessionär ist aber ohne Rücksicht auf die Verhandlung über diesen Betriebsvertrag verpflichtet, die Eisenbahn an dem vom Eisenbahnministerium bestimmten Tage in die Verwaltung des Staates nach diesem Gesetze zu übergeben.

§ 6. Dieses Gesetz kann auch auf jene Privateisenbahnen angewendet werden, die bereits in der Verwaltung des Staates stehen.

Die Bestimungen dieses Gesetzes berühren in keiner Weise die aus den Konzessionsurkunden entspringenden Rechte der Besitzer der Aktien oder Prioritätsobligationen.

§ 7. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit und seine Durchführung wird dem Eisenbahnminister aufgetragen.

## Anhang III.

Investitionsprogramm über den Bau folgender neuer Linien.

| Lf. Nr. | Bezeichnung der Linien | in Millionen 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | Insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Handlová—Hor. Štubna . . . . . | 20 | 25 | 30 | 30 | — | 105 |
| 2. | Červená Skála Margecany . . . . | 35 | 35 | 35 | 35 | 36 | 176 |
| 3. | Sliv. Nová Ves—Trebišov . . . . | 17 | — | — | — | — | 17 |
| 4. | Užhorod—Munkačevo . . . . . | 15 | 19 | — | — | — | 34 |
| 5. | Munkačevo—Bilki—Huszt . . . . | 30 | 30 | 30 | 10 | — | 100 |
| 6. | Vsetin—Bilnice—Brůnov . . . . . | 7 | 20 | 25 | — | — | 52 |
| 7. | Veseli n/Morav.—Nové Město . . | 20 | 25 | 25 | 25 | 20 | 115 |
| 8. | Krupina—Zvoleň . . . . . | 25 | 15 | — | — | — | 40 |
| 9. | Jablonica—Plav. Sv. Mikuláš . . . | — | — | — | 5 | 9 | 14 |
| 10. | Myjava—Brezová . . . . . | — | — | 6 | 6 | 4 | 16 |
| 11. | Srojka bei Žabokrek . . . . . | 5 | — | — | — | — | 5 |
| 12. | Podolina—Orlov . . . . . | — | 5 | 35 | — | — | 40 |
| 13. | Tordošín—Polhora . . . . . | — | 5 | 27 | — | — | 32 |
| 14. | Karvín—Tiličko—Těšín . . . . . | 6 | 10 | — | — | — | 16 |
| 15. | Mittelverbindungsbahn mit der Nordslovakei . . . . . | 40 | 40 | 40 | 40 | 30 | 190 |
| | Vorbereitende Arbeiten und Trassierung . . . . . | 2 | 2 | 2,650 | 2,650 | 2,650 | 11,95 |
| | Zusammen . . . . . | 222 | 231 | 255,65 | 153,65 | 101,65 | 963,95 |

Der gesamte Güterverkehr der Jahre 1919, 1920 und 1921 ist aus folgender Tabelle zu ersehen:

| Jahr und Gattung der Bahnen | Beförderte Güter in Tonnen | | Geförderte Tonnenkilometer | | Durchschnittlich legte jede Tonne frachtpflichtiges Gut zurück km |
|---|---|---|---|---|---|
| | im ganzen | darunter frachtfreie Güter | im ganzen | darunter von den frachtfreien Gütern | |
| 1919 | | | | | |
| a ⊕ | 43,665.486 | 3,937.166 | 4.124,464.450 | 546,985.857 | 90.05 |
| b u | 15,519.249 | 677.124 | 595,193.624 | 43,372.778 | 37.18 |
| c e | 59,184.735 | 4,614.290 | 4.719,658.074 | 590,358.635 | 75.67 |
| 1920 | | | | | |
| a ⊕ | 54,050.310 | 4,734.542 | 5.076,769.687 | 662,185.906 | 89.52 |
| b u | 24,782.323 | 960.536 | 1.163,128.574 | 67,097.103 | 46.01 |
| c e | 78,832.633 | 5,695.078 | 66.239,898.261 | 729,283.009 | 75.35 |
| 1921 | | | | | |
| a ⊕ | 61,550.033 | 5,286.824 | 5.912,399.904 | 710,982.225 | 92.45 |
| b u | 19,864.616 | 838.149 | 723,651.592 | 52,221.818 | 35.28 |
| c e | 81,414.649 | 6,121.973 | 6.636,051.496 | 763,204.043 | 78.00 |

a ⊕ = Bahnen im Staatsbetriebe, b u = Bahnen im Privatbetriebe, c e = zusammen.

Von der Gesamtmenge der beförderten frachtpflichtigen Güter waren:

| Jahr | Tonnen | Tonnenkilometer |
|---|---|---|
| | Eilgut: | |
| 1919 | 440.584 | 38,629.805 |
| 1920 | 476.334 | 45,470.472 |
| 1921 | 441.748 | 42,577.599 |
| | Stückgut: | |
| 1919 | 2,306.710 | 177,421.480 |
| 1920 | 2,927.430 | 249,147.420 |
| 1921 | 2,650.050 | 220,047.843 |
| | Wagenladungsgut: | |
| 1919 | 51,703.386 | 3.903,257.673 |
| 1920 | 69,619.609 | 5.206,594.054 |
| 1921 | 71,975.643 | 5.594,784.243 |
| | Lebende Tiere: | |
| 1921 | 225.235 | 15,437.768 [80a] |

[80a] Ohne Daten über die Priv. Kaschau–Oderberger Eisenbahn, die Lokalbahnen im Betriebe dieser Bahn und die Tatranské elektrické mistni dráhy.

Bemerkung.

Von dem im Jahre 1921 beförderten frachtpflichtigen Gütern entfallen auf die einzelnen, ausführlicher spezifizierten Warengattungen im ganzen:

| Warengattung: | Tonnen: | Warengattung: | Tonnen: |
|---|---|---|---|
| Asphalt, Teer, Harze aller Art . . . . . | 170.766 | Darunter: Pottasche, Salpeter . . . . . | 134.654 |
| Baumwolle, roh . . . | 118.644 | Soda, Dodaasche, mineralische Beleuchtungsstoffe . . . . . | 337.143 |
| Industrie-, Bau- und Nutzholz. . . . . | 7,237.788 | Düngemittel, Dungsalze . . . . . | 717.240 |
| Darunter: Gruben-, Industrie-, Bau- und Nutzholz . . . . . | 4,919.568 | Töpfer- u. Tonwaren, Steingut . . . . . | 303.578 |
| Brennholz . . . . . | 2,061.677 | Hüttenprodukte . . . . | 204.489 |
| Kurz- und Galanteriewaren . . . . . | 24.899 | Stein, Zement, Kalk, Gips, Erden . . . . | 6,231.645 |
| Drogen, Apothekerwaren, Chemikalien und Farbstoffe . . . | 867.827 | Darunter: Zement . . | 579.927 |
| | | Kalk, gebrannt . . . . | 526.803 |

| Warengattung: | Tonnen: |
|---|---|
| Dachpappe | 65.098 |
| Kolonialwaren, Delikatessen, Material- und sonstige Konsumwaren | 4,316.849 |
| Darunter: Zucker, roh und raffiniert | 1,507.336 |
| Kaffee | 29.584 |
| Spiritus und Spirituosen | 164.308 |
| Bier | 343.649 |
| Tabak, roh | 50.641 |
| Wein | 107.459 |
| Mühlenerzeugnisse | 1,144.548 |
| Knochenmehl, Spodium | 24.214 |
| Metalle und Metallwaren ausser Eisen | 108.674 |
| Häute, Felle, Leder | 107.116 |
| Flachs, Hanf, Werg, Hede | 88.035 |
| Geräte, Möbel, Musikinstrumente | 264.935 |
| Emballage aller Art | 431.507 |
| Abfälle | 417.993 |
| Brennmaterial (ausser Holz) | 38,837.342 |
| Darunter: Steinkohlen | 13,231.234 |
| Braunkohlen | 23,835.046 |
| Koks | 1,485.179 |
| Papier und Pappe (ausser Dachpappe) | 357.711 |
| Oelkuchen, Oelkuchenmehl | 59.323 |
| Feldfrüchte u. dgl. | 6,087.300 |
| Darunter: Kartoffeln | 451.046 |
| Getreide | 1,640.955 |
| Rüben und Rübenschnitte | 3,019.651 |

Ueber die wichtigsten Gattungen der beförderten Frachtgüter gibt folgende Tabelle Aufschluss

| Jahr, Gattung der Bahnen, Verkehrsart | Im ganzen | Holz | Steine, Zement, Kalk, Erden | Rohzucker, Raffinade | Mahlprodukte |
|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Jahr 1919: | | | | | |
| I. Bahnen im Staatsbetriebe: | | | | | |
| A. Tschechoslov. Staatsbahnen: | | | | | |
| Lokalverkehr: Versand | 21,564.747 | 2,403.888 | 2,613.344 | 763.491 | 478.086 |
| Versand | 5,022.737 | 300.328 | 274.326 | 199.662 | 92.870 |
| Verbandverkehr: Empfang | 3,642.356 | 173.401 | 195.577 | 27.667 | 91.589 |
| Durchzug | 153.663 | 13.076 | 2.997 | 495 | 472 |
| Direkter Verkehr mit dem Auslande: Versand | 1,116 468 | 8.223 | 9.244 | 2.853 | 778 |
| Empfang | 1,727.038 | 2.828 | 5.952 | 34 | 2.599 |
| Durchzug | 3.519 | 13 | 10 | — | — |
| Im ganzen | 33,230.528 | 2,901.757 | 3,101.450 | 1,007.202 | 666.394 |
| B. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer | 6,103.448 | 717.914 | 622.333 | 135.532 | 104.146 |
| Summe I. (A plus B) | 39,333.976 | 3,619.671 | 3,723.783 | 1,142.734 | 770.540 |
| II. Bahnen im Privatbetriebe[81] | 14,795.885 | 387.866 | 912.643 | 101.216 | 99.516 |
| Summe I plus II[81] | 54,129.861 | 4,007.537 | 4,636.426 | 1,243.950 | 870.056 |

[81] Diese Zahlen sind dem Statistischen Handbuch der Tschechoslovakischen Republik Bd. II, 1925, entnommen (Seite 296/297).

| Jahr, Gattung der Bahnen, Verkehrsart | Im ganzen | Holz | Steine, Zement, Kalk, Erden | Rohzucker, Raffinade | Mahlprodukte |
|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Jahr 1920: | | | | | |
| I. Bahnen im Staatsbetriebe: | | | | | |
| A. Tschechoslov. Staatsbahnen: | | | | | |
| Lokalverkehr: Versand . . . . | 23,846.388 | 2,931.581 | 3,731.611 | 710.351 | 396.454 |
| Versand . . . . | 7,912.095 | 369.472 | 447.259 | 98.579 | 77.733 |
| Direkter inländischer Verbandverkehr: Empfang . . . . | 6,250.120 | 397.723 | 229.969 | 10.876 | 86.414 |
| Durchzug . . . | 273.523 | 4.106 | 5.421 | 143 | 52 |
| Direkter Verkehr mit dem Auslande: Versand . . . . | 794.169 | 99.805 | 36.710 | 14.341 | 5.343 |
| Empfang . . . . | 816.202 | 14.124 | 14.554 | 147 | 6.099 |
| Durchzug . . . | 13.997 | 206 | 602 | — | 28 |
| Im ganzen . . . . . | 39,906.494 | 3,817.017 | 4,466.126 | 834.437 | 572.117 |
| B. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer . . . . . | 8,992.449 | 1,419.309 | 1,121.169 | 122.181 | 109.970 |
| Summe I. (A plus B) | 48,898.943 | 5,236.326 | 5,587.295 | 956.618 | 682.087 |
| II. Bahnen im Privatbetriebe . . . . . | 23,762.278 | 1,546.430 | 1,690.706 | 136.067 | 155.812 |
| Summe I plus II . . | 72,661.221 | 6,782.756 | 7,278.001 | 1,092.685 | 837.899 |

| Jahr, Gattung der Bahnen, Verkehrsart | Im ganzen | Holz | Steine, Zement, Kalk, Erden | Rohzucker, Raffinade | Mahlprodukte |
|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Jahr 1921: | | | | | |
| I. Bahnen im Staatsbetriebe: | | | | | |
| A. Tschechoslov. Staatsbahnen: | | | | | |
| Lokalverkehr: Versand . . . . | 22,171.305 | 3,159.575 | 3,242.999 | 836.546 | 534.772 |
| Direkter inländischer Verbandverkehr: Versand . . . . | 7,684.870 | 302.696 | 272.787 | 146.725 | 153.950 |
| Empfang . . . . | 6,140.788 | 225.181 | 99.431 | 46.212 | 70.837 |
| Durchzug . . . | 297.905 | 4.383 | 4.412 | 62 | 195 |
| Direkter Verkehr mit dem Auslande: Versand . . . . | 2,140.047 | 162.436 | 154.696 | 129.354 | 4.544 |
| Empfang . . . . | 1,931.458 | 15.183 | 46.155 | 1.409 | 22.191 |
| Im ganzen . . . . . | 40,497.946 | 3,870.009 | 3,821.625 | 1,160.313 | 786.652 |
| B. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer . . . . . | 15,365.874 | 2,716.163 | 1,318.699 | 185.437 | 203.744 |
| Summe I (A plus B) | 55,863.820 | 6,586.172 | 5,140.324 | 1,345.750 | 990.396 |
| II. Bahnen im Privatbetrieb . . . . . | 18,987.108 | 651.616 | 1,091.321 | 161.586 | 154.152 |
| Summe I plus II . . . | 74,850.928 | 7,237.788 | 6,231.645 | 1,507.336 | 1,144.548 |

## Die wichtigsten Gattungen der beförderten frachtpflichtigen Güter in den Jahren 1919/21.

| Jahr, Gattung der Bahnen<br>Verkehrsart | Braunkohle | Steinkohle | Koks, Briketts und sonst. Brennmaterial | Kartoffeln | Getreide | Rüben, Rübenschnitzel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Jahr 1919: | | | | | | |
| I. Bahnen i. Staatsbetrieb: | | | | | | |
| A. Tsch. Staatsbahnen: | | | | | | |
| Lokalverkehr: | | | | | | |
| Versand . . . . | 2,534.533 | 2,656.949 | 612.107 | 353.873 | 779.660 | 3,381.460 |
| Dir. inl. V.-Verk.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 604.119 | 1,712.101 | 533.175 | 44.495 | 40.189 | 66.260 |
| Empfang . . . . | 1,240.721 | 500.759 | 59.095 | 66.713 | 101.478 | 120.214 |
| Durchzug . . . | 109.378 | 11.633 | 794 | 104 | 2 546 | 897 |
| Dir. Verk. m. d. Ausl.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 1,052.619 | 6.770 | 2.968 | 617 | 2.993 | 1.445 |
| Empfang . . . . | 1,365.906 | 286.192 | 13.466 | 6.653 | 6.187 | 466 |
| Durchzug . . . | 3.433 | — | — | — | — | — |
| Im ganzen . . . . . | 6.910.709 | 5,174.404 | 1,241.605 | 472.455 | 933.053 | 3,570.742 |
| B. Privatb. auf Rechn. der Eigentümer . . | 910.021 | 1,585.223 | 66.761 | 77.273 | 174.116 | 777.238 |
| Summe I. (A u. B) | 7,820.730 | 6,759.627 | 1.308.366 | 549.728 | 1,107.169 | 4,347.980 |
| II. Bahnen im Privatbetrieb . . . . . | 9,838.024 | 860.549 | 324.056 | 42.495 | 92.165 | 291.619 |
| Summe I. u. II. . | 17,658.754 | 7,620.176 | 1,632.422 | 592.223 | 1.199.334 | 5,639.599 |

| Jahr, Gattung der Bahnen, Verkehrsart | Braunkohle | Steinkohle | Koks, Briketts und sonst. Brennmaterial | Kartoffeln | Getreide | Rüben, Rübenschnitzel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Jahr 1920: | | | | | | |
| I. Bahnen i. Staatsbetrieb: | | | | | | |
| A. Tsch. Staatsbahnen: | | | | | | |
| Lokalverkehr: | | | | | | |
| Versand . . . . | 2,693.344 | 2,569.998 | 600.192 | 430.955 | 644.974 | 2,788.665 |
| Dir. inl. V.-Verk.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 1,580.858 | 3,176.698 | 605.936 | 70.379 | 90.373 | 78.463 |
| Empfang . . . . | 3,176.561 | 771.578 | 54.213 | 26.649 | 56.605 | 92.465 |
| Durchzug . . . | 226.788 | 9.455 | 23 | 3.534 | 2.666 | 44 |
| Dir. Verk. m. d. Ausl.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 437.943 | 50.129 | 15.975 | 1.777 | 1.648 | 4.664 |
| Empfang . . . . | 270.373 | 179.494 | 19.851 | 846 | 3.050 | 297 |
| Durchzug . . . | 3.341 | 3.418 | 380 | — | 10 | — |
| Im ganzen . . . . . | 8,389.208 | 6,760.770 | 1,296.570 | 534.140 | 799.326 | 2,964.598 |
| B. Privatb. auf Rechn. der Eigentümer . . | 1,302.571 | 1,993.659 | 120.045 | 181.052 | 265 242 | 849.387 |
| Summe I. (A. u. B) | 9,691.779 | 8,754.429 | 1,416.615 | 715.192 | 1,064.568 | 3,812.985 |
| II. Bahnen im Privatbetrieb . . . . . | 11,837.120 | 2,898.110 | 795.894 | 153.795 | 142.128 | 254.425 |
| Summe I. u. II. . | 21,528.899 | 11,652.539 | 2,212.509 | 868.987 | 1,206.696 | 4,067.410 |

| Jahr, Gattung der Bahnen, Verkehrsart | Braunkohle | Steinkohle | Koks, Briketts und sonst. Brennmaterial | Kartoffeln | Getreide | Rüben, Rübenschnitzel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Menge in Tonnen | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Jahr 1921: | | | | | | |
| I. Bahnen i. Staatsbetrieb: | | | | | | |
| A. Tsch. Staatsbahnen: | | | | | | |
| Lokalverkehr: | | | | | | |
| Versand . . . . | 2,314.518 | 2,524.874 | 416.530 | 229.382 | 845.354 | 2,045.629 |
| Dir. inl. V.-Verk.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 1,622.001 | 3,325.115 | 378.321 | 32.721 | 201.955 | 37.454 |
| Empfang . . . . | 3,792.407 | 679.502 | 101.991 | 10.897 | 96.512 | 31.626 |
| Durchzug . . . | 206.766 | 6 145 | 170 | 718 | 2.598 | 34 |
| Dir. Verk. m. d. Ausl.: | | | | | | |
| Versand . . . . | 951.889 | 307.710 | 45.740 | 1.587 | 16.218 | 9.588 |
| Empfang . . . . | 279.582 | 730.052 | 46.297 | 2.472 | 46.391 | 15.361 |
| Durchzug . . . | 113.564 | 6.167 | 419 | — | 395 | — |
| Im ganzen . . . . . | 9,280.727 | 7,579.565 | 989.518 | 277.777 | 1,209.423 | 2,139.692 |
| B. Privatb. auf Rechn. der Eigentümer . . | 1,380.259 | 4,533.077 | 521.302 | 122.344 | 347.695 | 681.746 |
| Summe I. (A u. B.) | 10,660.986 | 12.112.642 | 1,510.820 | 400.121 | 1,557.118 | 2,821.438 |
| II. Bahnen im Privatbetrieb . . . . . | 13,174.060 | 1,118.592 | 260.242 | 50.925 | 83.837 | 198.213 |
| Summe I. u. II. . | 23,835.046 | 13,231.234 | 1,771.062 | 451.046 | 1,640.955 | 3,019.651 |

[82] Ohne Daten über die Priv. Kaschau – Oderberger Eisenbahn, die Lokalbahnen im Betriebe dieser Bahn und die Tatranské mistni dráhy.

Hauptübersicht des Eisenbahnnetzes der tschechoslovakischen Republik in den Jahren 1918 bis inclusive 1921[83].

| Gattung der Bahnen | Stand am Schlusse des Kalenderjahres | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1918 | | 1919 | | 1920 | | 1921 | |
| | Bau- | Betriebs- | Bau- | Betriebs- | Bau- | Betriebs- | Bau- | Betriebs- |
| | länge in km | | | | | | | |
| III. Bahnen in fremdem Staatsbetriebe: | | | | | | | | |
| Tschechoslovakische Staatsbahnen | 42 | 42 | 42 | 42 | 17 | 18 | 15 | 15 |
| Privatbahnen | 5 | 7 | 5 | 7 | 10 | 12 | 5 | 7 |
| Summe III. | 47 | 49 | 47 | 49 | 27 | 30 | 20 | 22 |
| Tschechoslov. Bahnen zusammen (I.-III.) | 12.980 | 13.143 | 12.968 | 13.155 | 13.330 | 13.533 | 13.348 | 13.518 |
| II. Ausländ. Bahnen auf d. Gebiete der Republik | 97 | 99 | 97 | 99 | 100 | 101 | 100 | 102 |
| Gesamtsumme | 13.077 | 13.242 | 13.065 | 13.254 | 13.430 | 13.634 | 13.448 | 13.620 |
| B. Kleinbahnen | — | — | 280 | 262 | 280 | 266 | 279 | 267 |
| C. Schleppbahnen | — | — | 1.291 | — | 1.401 | — | 1.528 | — |
| Von den angeführten Bahnen waren schmalspurig: | | | | | | | | |
| A. Haupt- und Lokalbahnen: | | | | | | | | |
| I. Bahnen in staatlichem Betriebe | — | — | 172 | 173 | 189 | 190 | 238 | 225 |
| Darunter: Tschechoslov. Staatsbahnen | — | — | 56 | 54 | 58 | 57 | 73 | 57 |
| Privatbahn. a. Rechn. d. Eigent. | — | — | 116 | 119 | 131 | 133 | 165 | 168 |
| II. Bahnen im Privatbetriebe | — | — | 174 | 172 | 282 | 280 | 233 | 231 |
| Summe I.—II. | — | — | 346 | 345 | 471 | 470 | 471 | 456 |
| B. Kleinbahnen | — | — | 142 | — | 141 | — | 141 | — |
| C. Schleppbahnen | — | — | 155 | — | 227 | — | 344 | — |

[83] Der bedeutende Zuwachs an Baulänge im Jahre 1920 gegenüber dem Jahre 1919 erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass in der Durchführung der Friedensverträge neue Strecken übernommen wurden; der Zuwachs an Bahnen im Jahre 1921 gegenüber 1920 entfällt hauptsächlich auf die neue Strecke Bánovce nad Ondovou—Vajany. (Bemerkung im Statistischen Handbuche, S. 291.)

Welchen Anteil am Eisenbahnnetz die Haupt- und Lokalbahnen der einzelnen Länder der tschechoslovakischen Republik im Jahre 1921 nahmen, erhellt folgende Tabelle:

Haupt- und Lokalbahnen in der tschechoslovakischen Republik im Jahre 1921 nach Ländern:

| Gattung der Bahnen | 1921 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Böhmen | Mähren | Schlesien | Slovakei und Karpatho-russland | Tschecho-slovak. Republik | Ausserh. des Gebietes d. Rep. |
| | Baulänge in km | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| I. Bahnen in staatlichem Betriebe: | | | | | | |
| 1. Tschechoslovakische Staatsbahnen . . . . | 4.060 | 1.625 | 403 | 1.968 | 8.056 | 31 |
| 2. Privatbahnen auf Rechnung der Eigentümer: | | | | | | |
| a) Hauptbahnen: | | | | | | |
| Priv. Kaschau—Oderberger Eisenbahn | — | — | 63 | 361 | 424 | — |
| Priv. Ostrau Friedländer Eisenbahn | — | 33 | — | — | 33 | — |
| Summe a) . . . . . | — | 33 | 63 | 361 | 457 | — |
| b) Lokalbahnen . . . . . | 1.885 | 401 | 62 | 1.351 | 3.699 | 10 |
| Darunter: Lokalbahnen der Kaschau—Oderberg Eisenbahn . . . . . | — | — | — | 283 | 283 | — |
| Summe b) . . . . . | 1.885 | 434 | 125 | 1.712 | 4.156 | 10 |
| Summe I. . . . . | 5.945 | 2.059 | 528 | 3.680 | 12.212 | 41 |

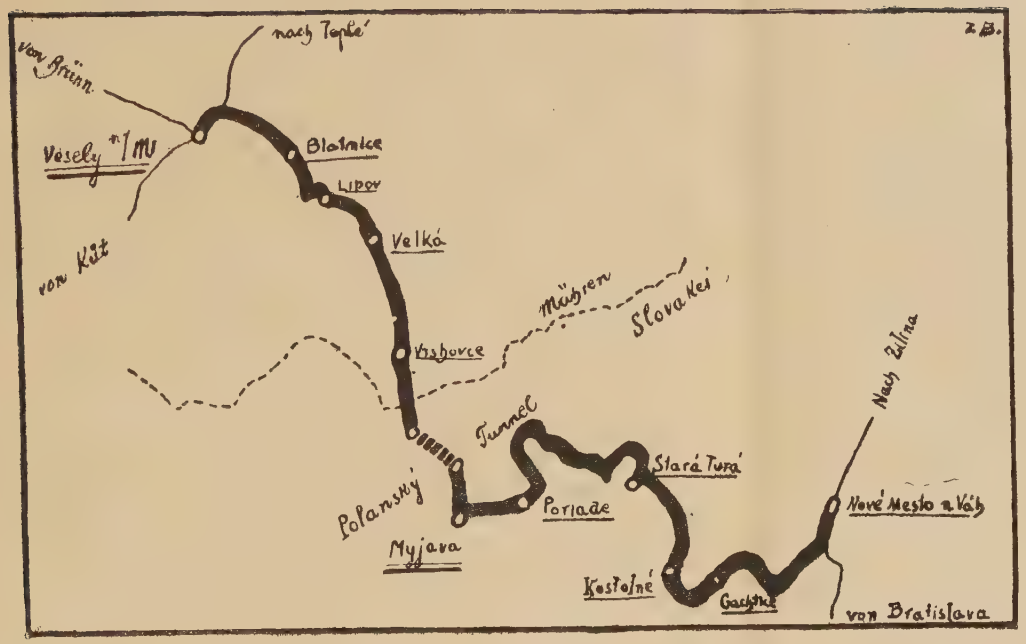
| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| II. Bahnen im Privatbetriebe: | | | | | | |
| 1. Hauptbahnen: | | | | | | |
| Ausschliesslich privileg. Bustěhrader Eisenbahn . . . . . | 418 | — | — | — | 418 | 2 |
| Priv. Aussig—Teplitzer Eisenbahn . . . | 250 | — | — | — | 250 | — |
| Summe 1. . . . . | 668 | — | — | — | 668 | 2 |
| 2. Lokalbahnen . . . . . | 64 | 130 | 65 | 146 | 405 | — |
| Summe 2. . . . . | 732 | 130 | 65 | 146 | 1.073 | 2 |
| III. Bahnen in fremdem Staatsbetriebe: | | | | | | |
| 1. Tschechoslovakische Staatsbahnen . . . | 15 | — | — | — | 15 | — |
| 2. Privatbahnen . . . . . | — | — | 5 | — | 5 | — |
| Summe 3. . . . . | 15 | — | 5 | — | 20 | — |
| Summe I.—III. . . . . | 6.692 | 2.189 | 598 | 3.826 | 13.305 | 43 |
| IV. Ausländische Bahnen auf dem Gebiete der tschechoslovakischen Republik . . . . . | 96 | 2 | 2 | — | 100 | — |
| Summe I.—IV. . . . . | 6.788 | 2.191 | 600 | 3.826 | 13.405 | 43 |

Es erübrigt sich nur noch, am Schlusse dieser einleitenden Betrachtung die Dichte des Eisenbahnnetzes in den einzelnen Ländern der Republik anzuführen. Diese Uebersicht ergibt sich aus folgender Tabelle[84]:

| Land | 1 km Bahnlänge $km^2$ | entfällt auf Einwohner |
|---|---|---|
| Böhmen . . . . . | 7.670 | 893 |
| Mähren . . . . . | 10.176 | 1.215 |
| Schlesien . . . . . | 7.377 | 1.121 |
| Slovakei und Karpathorussland . . | 16.199 | 946 |

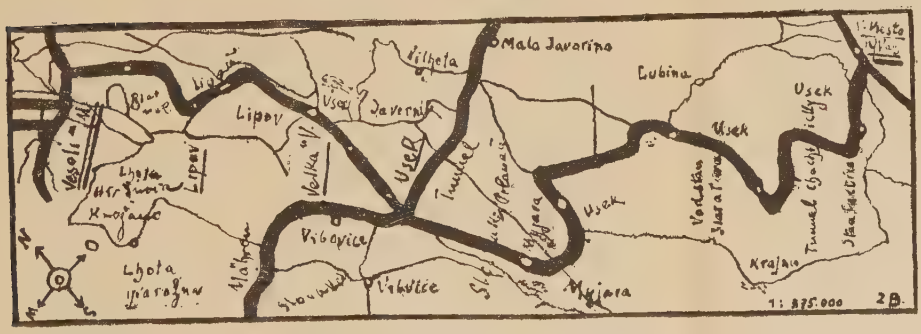
[84] Friedrich Weil: „Tschechoslovakei", Stuttgart 1924, S. 163.

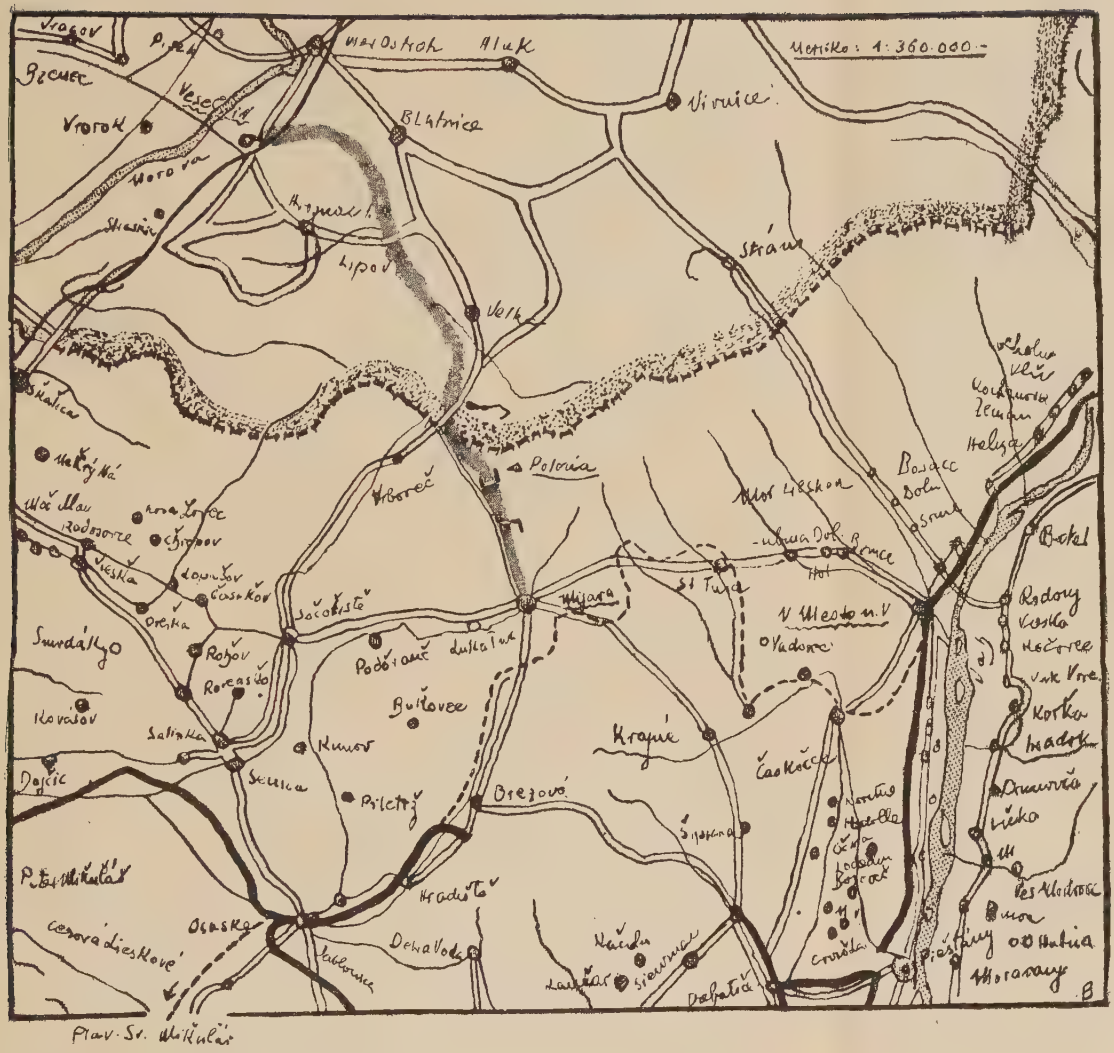
Č. Těšín
Frýdland n/O.
Krásno
Vel. Ulejitiči
Hulín
Vsetín
Brünn
Brno
Bilnia
Hodonín
Hornu Stolica
Handlova
Vel. Bošany
Trnava
Zaprešinky
Bratislava
Szatz



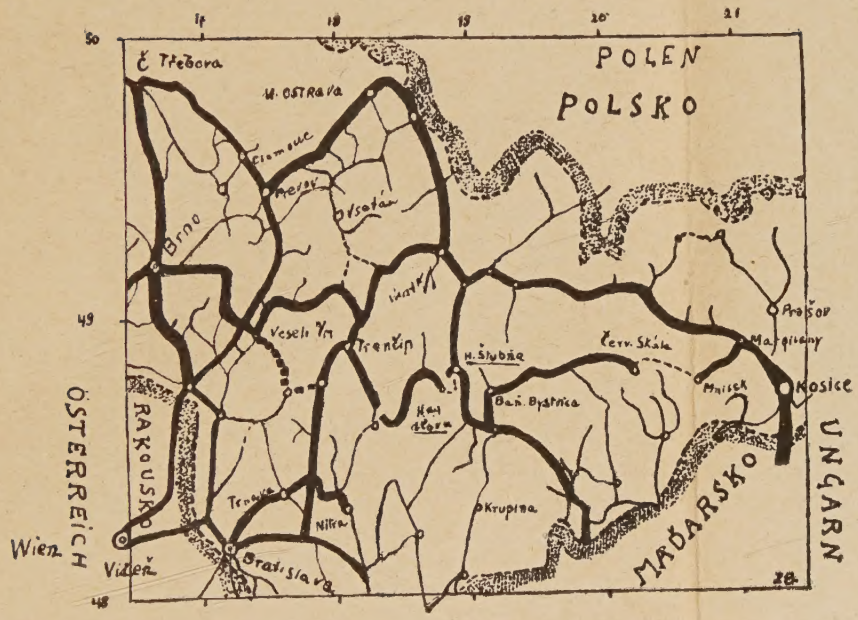

Hauptlinie.

**VESELI nad/Morav.— NOVEMBSTO nad./Vah.**






VESELI nad/Morav - MYJAVA.

Das Eisenbahnprojekt

**VESELI nad/Morav - MYJAVA.—**